

Nahverkehrsplan

Stadt und Landkreis Heilbronn

– Fortschreibung 2025 –

Endfassung

Impressum:



Blome Kroll Jaißle El-Zahab
Partnerschaftsgesellschaft

Galileistraße 2
69115 Heidelberg

www.nahverkehrsberatung.de

Stephan L. Kroll

Unter Mitarbeit von:
Pascal Sommer (Projektleiter)
Eric Wagner
Anne Bär
Theresa Hengerer
Kai Winkler
Johannes Wutte
Sina Best
Alexander Bastisch

Bei allen planerischen Vorhaben ist es unerlässlich, die unterschiedlichen Perspektiven und Lebensrealitäten aller Geschlechter zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund wird in diesem Bericht eine geschlechtsneutrale Sprache verwendet. In Fällen, in denen aus Gründen der Lesbarkeit auf eine neutrale Formulierung verzichtet wird, sind stets alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Abbildungsverzeichnis	VI
Tabellenverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XI
1 Anlass der Erstellung eines Nahverkehrsplans.....	12
2 Rechtliche und konzeptionelle Rahmenvorgaben	13
2.1 Gesetzliche Grundlagen.....	13
2.1.1 Europäisches Recht.....	14
2.1.2 Nationales Recht.....	15
2.1.3 Landesrecht.....	18
2.2 Übergeordnete Rahmenvorgaben.....	19
2.2.1 Verkehrsprognose 2040	19
2.2.2 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg	20
2.2.3 ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg	21
2.2.4 Regionalplan Heilbronn-Franken	22
2.3 Eigene Rahmenpläne und Konzepte.....	23
2.3.1 Nahverkehrsplan 2013.....	23
2.3.2 Rahmenpläne der Stadt Heilbronn	26
2.3.3 Rahmenpläne des Landkreises Heilbronn	33
2.3.4 Rahmenpläne von Stadt und Landkreis	35
2.3.5 Lokale Agenda 21	36
2.4 Zusammenfassung	38
3 Bestandsaufnahme und Entwicklungsperspektiven	40
3.1 Raumstruktur	40
3.1.1 Raumordnung und -kategorisierung.....	40
3.1.2 Raumstruktur der Stadt Heilbronn	43
3.1.3 Entwicklungsachsen	45
3.2 Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur	46
3.2.1 Status Quo.....	46
3.2.2 Demografische Entwicklung.....	49
3.3 Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung	50
3.4 Daseinsgrundfunktionen	53
3.4.1 Wirtschaft und Arbeit.....	53
3.4.2 Bildung	55
3.4.3 Versorgung und Einkauf.....	59
3.4.4 Freizeit, Erholung und Tourismus	60
3.5 Bestehendes Verkehrsangebot.....	61
3.5.1 Organisationsstruktur	61
3.5.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	62
3.5.3 Stadtbahn	65
3.5.4 Regionalbus.....	66
3.5.5 Stadtbus Heilbronn.....	68
3.5.6 Bedarfsverkehre	68
3.5.7 Weitere Verkehrsangebote	69
3.5.8 Personenfernverkehr.....	70
3.5.9 Angebote zur Förderung intermodaler Mobilität.....	70
3.6 Verkehrsnachfrage	74

3.6.1	Methodik zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage	74
3.6.2	Überregionale Entwicklungen und Trends	80
3.6.3	Verkehrsaufkommen und -ströme	82
3.6.4	Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten	89
3.7	Bewertung von Angebot und Nachfrage.....	102
3.7.1	Evaluation des Verkehrsangebots.....	102
3.7.2	Handlungserfordernisse und Potenziale.....	105
3.8	Zusammenfassung	107
4	Potenzialanalyse	108
4.1	Erschließungsqualität.....	108
4.2	Bedienungsqualität	112
4.3	Verbindungsqualität.....	117
4.4	Verknüpfung von Verkehrsmitteln	122
4.5	Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	127
4.6	Umwelt und Klimaschutz.....	128
4.7	Barrierefreiheit.....	129
4.8	Vereinfachung des Systems Nahverkehr	132
4.9	Zusammenfassung	135
5	Ziele und Standards für den Nahverkehr	136
5.1	Leitziele.....	136
5.2	Unterziele und Standards.....	137
5.2.1	ÖPNV-Angebot.....	137
5.2.2	On-Demand-Verkehr	145
5.2.3	Intermodale Mobilität.....	146
5.2.4	Fahrzeuge & Dekarbonisierung	147
5.2.5	Optimierung der Infrastruktur	149
5.2.6	Mobilitätsmanagement	156
5.2.7	Digitalisierung und Kommunikation	157
5.3	Zusammenfassung	160
6	Maßnahmenkonzept.....	161
6.1	Maßnahmenentwicklung und Bewertungskriterien	161
6.2	ÖPNV-Angebot.....	163
6.2.1	Maßnahmen Stadt Heilbronn	163
6.2.2	Maßnahmen Landkreis Heilbronn.....	165
6.2.3	Aufgabenträgerübergreifende Maßnahmen unter Federführung des Landkreises.....	169
6.3	On-Demand-Verkehr.....	170
6.4	Intermodale Mobilität	170
6.5	Fahrzeuge & Dekarbonisierung	171
6.6	Optimierung der Infrastruktur.....	172
6.7	Mobilitätsmanagement	172
6.8	Digitalisierung und Kommunikation.....	173

6.9	Zusammenfassung	174
7	Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen	175
7.1	Rechtliche Umsetzung	175
7.2	Finanzielle Umsetzung	178
7.3	Wirkung der Maßnahmen	179
8	Ausblick	181
9	Quellenverzeichnis	182
10	Anlagen	186

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Rechtliche Anforderungen des Nahverkehrsplans	13
Abbildung 2-2: Wirkungsfeld des Nahverkehrsplans.....	16
Abbildung 2-3: Liniennetzplan des Buskonzepts Stadtbahn Nord	25
Abbildung 2-4: Übersicht der Maßnahmen im Wirtschaftsraum Heilbronn	36
Abbildung 3-1: Stadt und Landkreis Heilbronn (Übersicht).....	40
Abbildung 3-2: Zentralörtliche Gliederung Stadt und Landkreis Heilbronn.....	42
Abbildung 3-3: Raumkategorische Einteilung der Städte und Gemeinden	43
Abbildung 3-4: Räumliche Gliederung der Stadt Heilbronn.....	44
Abbildung 3-5: Flächennutzungsplan der Stadt Heilbronn	44
Abbildung 3-6: Ausschnitt der durch den Landkreis Heilbronn verlaufenden Landesentwicklungsachsen	46
Abbildung 3-7: Bevölkerung nach Altersgruppen im Stadtkreis Heilbronn	48
Abbildung 3-8: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Heilbronn.....	48
Abbildung 3-9: Bevölkerung nach Altersgruppen Stadtkreis Heilbronn.....	49
Abbildung 3-10: Bevölkerung nach Altersgruppen Landkreis Heilbronn	50
Abbildung 3-11: Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsflächen 2000-2020 im Raum Heilbronn	51
Abbildung 3-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Stadt- und Landkreis Heilbronn – Stand Juni 2024.....	54
Abbildung 3-13: Schulstandorte in der Stadt Heilbronn	56
Abbildung 3-14: Schulstandorte im Landkreis Heilbronn.....	57
Abbildung 3-15: Verteilung je Schulart in Stadt- und Landkreis Heilbronn	57
Abbildung 3-16: Anzahl zu befördernder Schüler nach Schulstandorten	58
Abbildung 3-17: Medizinische Versorgungseinrichtungen	59
Abbildung 3-18: Schienennetz in Stadt und Landkreis Heilbronn	62
Abbildung 3-19: Mobilitätsangebote in der Stadt Heilbronn	71
Abbildung 3-20: Mobilitätsangebote im Landkreis Heilbronn.....	71
Abbildung 3-21: Verkehrszellen zur Auswertung der Mobilfunkdaten	75
Abbildung 3-22: Betrachtungsebenen zur Auswertung der Mobilfunkdaten	76
Abbildung 3-23: Verteilung der Teilnehmenden in der Stadt Heilbronn auf Stadtteile.....	78
Abbildung 3-24: Verteilung der Teilnehmenden im Landkreis Heilbronn.....	79
Abbildung 3-25: Altersstruktur der Befragten	79
Abbildung 3-26: Modal Split am Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg und in Deutschland	81
Abbildung 3-27: Modal Split Verkehrsaufkommen nach Raumtyp	81
Abbildung 3-28: Pendlerverflechtungen, umgelegt auf Straßennetz (Auspendler)	83
Abbildung 3-29: Pendlerverflechtungen (Auspendler) vs. ÖV-Fahrtenangebot .	83
Abbildung 3-30: Verteilung der Wege nach Mobilfunkdaten	84
Abbildung 3-31: Hauptziele aus der Stadt Heilbronn	85
Abbildung 3-32: Hauptziele aus dem Landkreis Heilbronn.....	86
Abbildung 3-33: Wichtigste Verkehrsziele der Befragten	88
Abbildung 3-34: Modal Split der Großstädte in Baden-Württemberg	89
Abbildung 3-35: Auswertungen des Modal Split der Stadt Heilbronn.....	90

Abbildung 3-36: Modal Split nach Fahrtzwecken für die Stadt Heilbronn (Binnenverkehr)	91
Abbildung 3-37: Modal Split nach Fahrtzwecken für die Stadt Heilbronn (ein- und ausbrechende Verkehre)	91
Abbildung 3-38: Modal Split nach Fahrtzwecken für den Landkreis Heilbronn ..	92
Abbildung 3-39: Zugangs- und Abgangszeiten von/zur Haltestelle für die Betrachtungsebenen	94
Abbildung 3-40: Nutzungshäufigkeit des ÖV nach Wohnort	98
Abbildung 3-41: Zufriedenheit mit der Angebotsqualität	100
Abbildung 3-42: Zufriedenheit in Bezug auf die Haltestellenausstattung	100
Abbildung 3-43: Zufriedenheit mit Haltestellen, Fahrzeugen, Kundeninformation	101
Abbildung 3-44: ÖPNV-Fahrtenanzahl in der Stadt Heilbronn an Ferientagen.	103
Abbildung 3-45: ÖPNV-Fahrtenanzahl im Landkreis Heilbronn an Ferientagen	104
Abbildung 4-1: Haltestellenerschließung in der Stadt Heilbronn	108
Abbildung 4-2: Haltestellenerschließung im Nordwesten des Landkreises Heilbronn	109
Abbildung 4-3: Haltestellenerschließung im Nordosten des Landkreises Heilbronn	109
Abbildung 4-4: Haltestellenerschließung im Südosten des Landkreises Heilbronn	110
Abbildung 4-5: Haltestellenerschließung im Südwesten des Landkreises Heilbronn	111
Abbildung 4-6: Gebiete im äußeren Erschließungsbereich des Schienenverkehrs	111
Abbildung 4-7: Bestehende und geplante Gewerbeflächen	114
Abbildung 4-8: Vorgehensweise der Erreichbarkeitsanalyse	114
Abbildung 4-9: Potenzialanalyse der Verbindungsqualität	117
Abbildung 4-10: Vorgehen zur Verbesserung der Verbindungsqualität	118
Abbildung 4-11: Relationen der Kategorie 4	118
Abbildung 4-12: Reisezeitverhältnis der Relationen aus Kategorie 4	120
Abbildung 4-13: Reisezeitverhältnisse in die Stadt Heilbronn	121
Abbildung 4-14: Reisezeitverhältnis innerhalb der Stadt Heilbronn	121
Abbildung 4-15: Reisezeitverhältnis der Hauptrelationen in Stadt und Landkreis	122
Abbildung 4-16: Standortvorschläge Mobilstationen aus dem Mobilitätskonzept	123
Abbildung 4-17: Untersuchte Standorte für die Stadt Heilbronn	124
Abbildung 4-18: Untersuchte Standorte für den Landkreis Heilbronn	124
Abbildung 4-19: Formen der Mobilitätseinschränkung	129
Abbildung 5-1: Handlungsfelder und Leitziele	136
Abbildung 5-2: Produkthierarchisierung für Stadt und Landkreis Heilbronn	138
Abbildung 5-3: Zielnetz Stadtbahn und Stadtbus Heilbronn	139
Abbildung 5-4: Zielnetz Landkreis Heilbronn	140
Abbildung 5-5: Haltestellenkategorisierung in der Stadt Heilbronn	150
Abbildung 6-1: Bewertungskategorien der Maßnahmenvorschläge zum Verkehrsangebot	162
Abbildung 6-2: Bewertungskategorien der sonstigen Maßnahmenvorschläge.	162

Abbildung 7-1: Linienbündel in der Stadt Heilbronn	175
Abbildung 7-2: Übersicht Linienbündel im Landkreis Heilbronn	176

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Bedienungsstandards der Mobilitätsgarantie Stufe 1	21
Tabelle 2-2: Beseitigung von Schwachstellen im ÖPNV des Landkreises Heilbronn seit 2013	24
Tabelle 2-3: Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte der Stadt Heilbronn	27
Tabelle 2-4: Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte des Landkreises Heilbronn ..	33
Tabelle 2-5: Ausgewählte Maßnahmen der Lokalen Agenda 21	37
Tabelle 3-1: Hierarchiestufen der zentralen Orte in Baden-Württemberg	41
Tabelle 3-2: Strukturdaten der Heilbronner Stadtteile Quelle: Stadt Heilbronn, Stand 31.12.2024.	47
Tabelle 3-3: Taktfolgen im SPNV nach Streckenabschnitten (Stand: 2025)	63
Tabelle 3-4: Wegetabelle innerhalb der Stadt Heilbronn.....	86
Tabelle 3-5: Bestand an Personenkraftwagen 2024	92
Tabelle 3-6: Reisezeitverhältnisse der Heilbronner Stadtteile.....	93
Tabelle 3-7: Modal Split nach Fahrtzweck und Betrachtungsebene	93
Tabelle 3-8: ÖPNV-/MIV-Anteil innerhalb der Stadt Heilbronn	95
Tabelle 3-9: ÖPNV-/MIV-Anteil mit Quelle oder Ziel in der Stadt Heilbronn	95
Tabelle 3-10: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie A (ÖPNV-Anteil größer als 16%).....	96
Tabelle 3-11: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie B (ÖPNV-Anteil zwischen 12 und 16%)	96
Tabelle 3-12: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil zwischen 8 und 12%) [1].....	96
Tabelle 3-13: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil zwischen 8 und 12%) [2].....	97
Tabelle 3-14: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil kleiner als 8 %) [1]	97
Tabelle 3-15: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil kleiner als 8 %) [2]	97
Tabelle 4-1: Haltestelleneinzugsbereich-Mindeststandard für die Stadt (oben) und den Landkreis Heilbronn (unten, gemäß NVP 2013)	108
Tabelle 4-2: Erreichbarkeitsanalyse der Wohngebiete für die Stadt Heilbronn	112
Tabelle 4-3: Erreichbarkeitsanalyse der Wohngebiete für den Landkreis Heilbronn	113
Tabelle 4-4: Nutzwertanalyse der Haltestellen in der Stadt.....	126
Tabelle 5-1: Standards zur Erschließungsqualität in der Stadt Heilbronn	141
Tabelle 5-2: Standards zur Erschließungsqualität im Landkreis Heilbronn	141
Tabelle 5-3: Standards für die Bedienungszeiten in der Stadt Heilbronn	142
Tabelle 5-4: Standards für die Fahrtenhäufigkeiten in der Stadt Heilbronn	142
Tabelle 5-5: Standards für die Bedienungszeiten im Landkreis Heilbronn.....	143
Tabelle 5-6: Standards für die Fahrtenhäufigkeiten im Landkreis Heilbronn ...	143
Tabelle 5-7: Empfehlung für die Ausstattung von Mobilitätsangeboten	147
Tabelle 5-8: Kategorisierung der Haltestellen aus dem Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn.....	151
Tabelle 5-9: Empfehlung zur Haltestellenausstattung in der Stadt (verantwortlich: Stadt)	153

Tabelle 5-10: Empfehlung zur Haltestellenausstattung in der Stadt (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)	154
Tabelle 5-11: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Landkreis (verantwortlich: Kommunen)	155
Tabelle 5-12: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Landkreis (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)	155
Tabelle 7-1: Zuordnung der Einzellinien zu den Linienbündeln	177
Tabelle 7-2: Genehmigungszeitpunkte der Linienbündel	177

Abkürzungsverzeichnis

aV	Allgemeine Vorschrift
HHN	Hochschule Heilbronn
HNV	Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IPAI	Innovation Park Artificial Intelligence
Lkr.	Landkreis
LMG	Landesmobilitätsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODM	On-Demand
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SBBZ	Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum
SBKS	Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWHN	Stadtwerke Heilbronn GmbH

1 Anlass der Erstellung eines Nahverkehrsplans

Die Stadt Heilbronn und der Landkreis Heilbronn sind Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Stadtbahnen. Der Nahverkehrsplan (NVP) konkretisiert die Zielsetzungen zur Gestaltung des ÖPNV. Er bildet den Rahmen für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Stadt- und Kreisgebiet.

Der bisher gültige NVP stammt aus dem Jahr 2013. Zusätzlich zu neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und den dynamischen räumlichen Entwicklungen der letzten Jahre dient die Fortschreibung des NVP in erster Linie dazu, die von Stadt und Landkreis Heilbronn definierten Ziele für den Nahverkehr im Zeichen der Mobilitätswende aktiv anzugehen. Der neue NVP soll ein Planwerk sein, das den Erfordernissen eines nachhaltigen Lebensraums von fast 500.000 Menschen und einem in Baden-Württemberg herausragenden Standort für Bildung, Wirtschaft und Tourismus Rechnung trägt.

Der Kern der Fortschreibung liegt darin, einen zukunftsfesten Nahverkehr im gesamten Raum Heilbronn auf den Weg zu bringen. Der Blick geht dabei über einen attraktiven ÖPNV hinaus und hin zu einer ganzheitlichen, umweltfreundlichen Mobilität. Strukturell eng miteinander verflochten, wird diese Aufgabe von Stadt und Landkreis erneut gemeinsam wahrgenommen.

Die vorliegende Fortschreibung basiert auf einer in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern erfolgten gutachterlichen Tätigkeit. Kernpunkt war dabei ein umfassender Beteiligungsprozess aller Interessenträger:

- ▶ Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger zur Mobilität
- ▶ Beteiligung der Stadtverwaltung, der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie benachbarter und übergeordneter Aufgabenträger für den ÖPNV
- ▶ Befragung von Gewerbetreibenden und der Hochschule Heilbronn
- ▶ Teilraumgespräche innerhalb des Verkehrsgebiets als Dialog vor Ort

Ergänzend zu den so gewonnenen Informationen stellte der Einsatz anonymisierter Mobilfunkdaten ein weiteres wichtiges Merkmal für die Erkenntnisse des heutigen Mobilitätsverhaltens und möglicher Potenziale im Verkehrsraum dar.

Auf Grundlage dieser Erhebungsmethoden wurden für die Stadt und den Landkreis im weiteren Verlauf Handlungsoptionen und Lösungsansätze zur Verbesserung des Verkehrsangebots erarbeitet. Anhand neu festgelegter Ziele in den verschiedenen Bereichen nachhaltiger Mobilität beschreibt der NVP eine Vielzahl von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs. Dank eines modularen Aufbaus sowie einer Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen lassen sich diese unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und politischer Schwerpunkte sukzessive umsetzen.

Im Fokus des Maßnahmenkonzepts stehen neben dem Ausbau und der Attraktivierung des ÖPNV-Angebots vor allem die Förderung umweltfreundlicher Reiseketten sowie die Modernisierung von Fahrzeugen und Haltestellen. Die definierten Ziele sind geprägt durch eine Digitalisierung des Systems Nahverkehr, welches damit zukünftig leichter nutzbar, zuverlässiger und innovativer werden soll.

2 Rechtliche und konzeptionelle Rahmenvorgaben

Der NVP folgt den allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen, die im Folgenden näher erläutert werden. Dabei sind insbesondere die Inhalte und Vorgaben des

- ▶ Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)
- ▶ Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- ▶ Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)

zentral für die Planung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs. Die Gesetze betreffen auch die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV.

Zudem soll an dieser Stelle auf die relevanten überregionalen Pläne und eigenen Mobilitätskonzepte der Stadt und des Landkreises Heilbronn eingegangen werden. Die darin entwickelten Richtlinien und Ziele dienen als Planungsgrundlage dieses NVP.

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Rechtsnormen mit Auswirkungen auf den Inhalt eines NVP ergeben sich aus diversen europäischen Verordnungen und Richtlinien bis hin zur landesspezifischen Gesetzgebung. Es werden darin Regelungen zur Rechtswirkung getroffen und Vorgaben zu den erforderlichen Inhalten bestimmt.

Europäisches Recht

RL (EG) Nr. 42/2001
VO (EG) Nr. 1370/2007
VO (EU) Nr. 181/2011

Nationales Recht

PBefG
SaubFahrzeugBeschG
weitere Rechtstexte

Landesrecht

ÖPNVG
Landesmobilitätsgesetz

Anforderungen an die Inhalte des Nahverkehrsplans

- Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienug“: Bedienungsstandards, Angebotsqualität
- Voraussetzung für Wettbewerb & Genehmigungsverfahren (Fortschreibung und Definition Linienbündelung)
- Umsetzung Barrierefreiheit, Begründung von Ausnahmen
- Umsetzung Antriebswende, ggf. Begründung von Ausnahmen
- Bestandsaufnahme und Bewertung des derzeitigen ÖPNV
- Entwicklung von Zielen und Maßnahmen der ÖPNV-Gestaltung
- Erfordernis und ggf. Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für bestimmte Maßnahmen
- Finanzierung von Maßnahmen

Abbildung 2-1: Rechtliche Anforderungen des Nahverkehrsplans

Quelle: Eigene Darstellung.

Der NVP soll den bestehenden ÖPNV analysieren und untersuchen, um daraus Ziele und Maßnahmen für die Weiterentwicklung festlegen zu können (vgl. Abbildung 2-1). Es sind Maßstäbe insbesondere für die Genehmigung von Personenverkehrsleistungen, die Umsetzung von Barrierefreiheit und umweltpolitische Aspekte zu erarbeiten. Die einzelnen Rechtsnormen werden im weiteren Verlauf beschrieben und deren Bedeutung für die Inhalte des NVP zusammengeführt.

2.1.1 Europäisches Recht

RL (EG) Nr. 42/2001

Die RL (EG) Nr. 42/2001 wurde im Jahr 2001 umgesetzt und soll dafür sorgen, dass Planungen, die politisch zu beschließen sind, auf ihre Umweltwirkungen hin untersucht werden – insbesondere im Bereich Verkehr. Die Richtlinie wurde 2021 in die nationale Gesetzgebung überführt.

VO (EG) Nr. 1370/2007

Der Rahmen für Vergabe- und Genehmigungsverfahren wird durch das europäische und das nationale Recht gesetzt. Oberhalb der von der EU vorgeschriebenen Schwellenwerte (aktuell 221.000 Euro für Liefer- und Dienstleistungsaufträge) findet das europäische Recht Anwendung: Die 2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 enthält Regelungen über die Vergabe von Verkehrsleistungen sowie Anforderungen über die beihilferechtskonforme Finanzierung im ÖPNV durch die zuständigen Behörden. Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen vor. Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt – also ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens – unter Beachtung der jeweiligen Schwellenwerte zu vergeben, sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist.

Die zuständige Behörde besitzt Wahlfreiheit zwischen diesen beiden Verfahren und kann entscheiden, ob sie die Verkehrsleistung in ihrem Gebiet mittels Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ vergibt oder in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren den geeigneten Leistungserbringer auswählt. Eine Direktvergabe ist dabei an mehreren Voraussetzungen geknüpft:

- ▶ die zuständige Behörde muss die Kontrolle über den Leistungserbringer ausüben können wie über seine eigene Dienststelle
- ▶ der Leistungserbringer ist in seiner Tätigkeit auf das Hoheitsgebiet der zuständigen Behörde beschränkt

Für das wettbewerbliche Verfahren ist nach VO (EG) Nr. 1370/2007 ein zweistufiges Vergabeverfahren vorgegeben: Bevor eine Vergabe der Verkehrsleistungen durchgeführt werden kann, ist interessierten Unternehmen durch eine Vorabbenachrichtigung im EU-Amtsblatt die Möglichkeit zu geben, die Leistung eigenwirtschaftlich zu beantragen. Die Vorabbenachrichtigung enthält die einzuhaltenden Standards der ausreichenden Verkehrsbedienung (Qualitäts- und Bedienungsstandards), und ist aus dem NVP oder einer sonstigen, vom zuständigen Gremium beschlossenen Planung abzuleiten. Der NVP ist damit maßgeblich zur Sicherstellung von Mindeststandards im ÖPNV.

Die Vorabbenachrichtigung öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eigenwirtschaftliche Anträge. Wird von mehreren Verkehrsunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, erfolgt die Vergabe ebenfalls wettbewerblich. Sofern kein oder kein genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen ist, erfolgt die Vergabe nach Durchführung eines Vergabeverfahrens im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013. Ziel der Neuerungen ist es, Aufgabenträgern eine Vergabe von Verkehrsleistungen im Rahmen eines „regulierten“ Wettbewerbs zu ermöglichen. Die Verordnung wird auch damit begründet, der Öffentlichkeit damit „sichere, effiziente und hochwertige“ Personenverkehrsdienste gewährleisten zu können.

VO (EU) Nr. 181/2011

Am 16. Februar 2011 wurde von der EU die Verordnung Nr. 181/2011 „über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr“ verabschiedet. Sie beinhaltet neue Regelungsinhalte zu folgenden Themenbereichen:

- ▶ Rechte der Fahrgäste bei Annullierung und Verspätung der Abfahrt
- ▶ Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität
- ▶ Mindestanforderungen an Reiseinformationen
- ▶ Rechte der Fahrgäste bei Personenschäden sowie bei Verlust und Beschädigung von Gepäck bei einem Unfall

Geltungsbereich der Verordnung sind Busverkehre mit planmäßigen Wegstrecken von über 250 Kilometern und Gelegenheitsverkehre, sodass diese für Fernbusse, nicht aber den ÖPNV, Anwendung findet.

2.1.2 Nationales Recht

Bedeutung des Nahverkehrsplans

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach § 8 Absatz 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines NVP vor, um „*die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personen-nahverkehr*“ zu gewährleisten. Dazu sollen „*die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen*“ definiert werden.

Der NVP stellt damit ein wichtiges Instrument zur Gestaltung des ÖPNV für alle Akteure dar. Er zeichnet potenziellen Erbringern der Verkehrsleistung ein Bild der Anforderungen und Standards und eröffnet diesen die Möglichkeit, den ÖPNV selbst mitzugestalten. Der NVP definiert die „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Zuständigkeitsbereich und damit die Position der Aufgabenträger in Bezug auf den ÖPNV, insbesondere gegenüber der Genehmigungsbehörde.

Wettbewerb und Genehmigungsverfahren

Bis zur letzten Änderung des PBefG im Jahr 2013 war festgelegt, dass dasjenige Verkehrsunternehmen, das eine Linienverkehrsgenehmigung innehatte, das Recht hatte, diese nach Ablauf wieder zu erhalten („Altunternehmerprivileg“, § 13 PBefG). Eingriffe durch die Politik oder Verwaltung waren daher nur begrenzt oder gar nicht möglich. Die seit Dezember 2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 und das im Jahr 2013 novellierte PBefG fordern nun mehr Wettbewerb, wodurch zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss. Unterhalb der geltenden Schwellenwerte (siehe Kapitel 2.1.1) gilt nationales Vergaberecht. Zur Anwendung kommen hierfür folgende Rechtsvorschriften:

- ▶ Unterschwellenvergabeordnung (UVgO)

- ▶ Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A und VOL/B)
- ▶ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)

Grundsätzlich sind Verkehre – sofern möglich – eigenwirtschaftlich zu erbringen. Das bedeutet, dass über die ihnen gesetzlich zustehenden öffentlichen Mittel hinaus keine weitere Subventionierung durch den Aufgabenträger erfolgt. Zu den öffentlichen Mitteln, welche die Eigenwirtschaftlichkeit nicht berühren, zählen z. B. Zuschüsse zum Kauf neuer Busse, der Ausgleich für vergünstigte Tarife für Schüler und Auszubildende (§ 15 ÖPNVG) und der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 228 SGB IX Neuntes Sozialgesetzbuch).

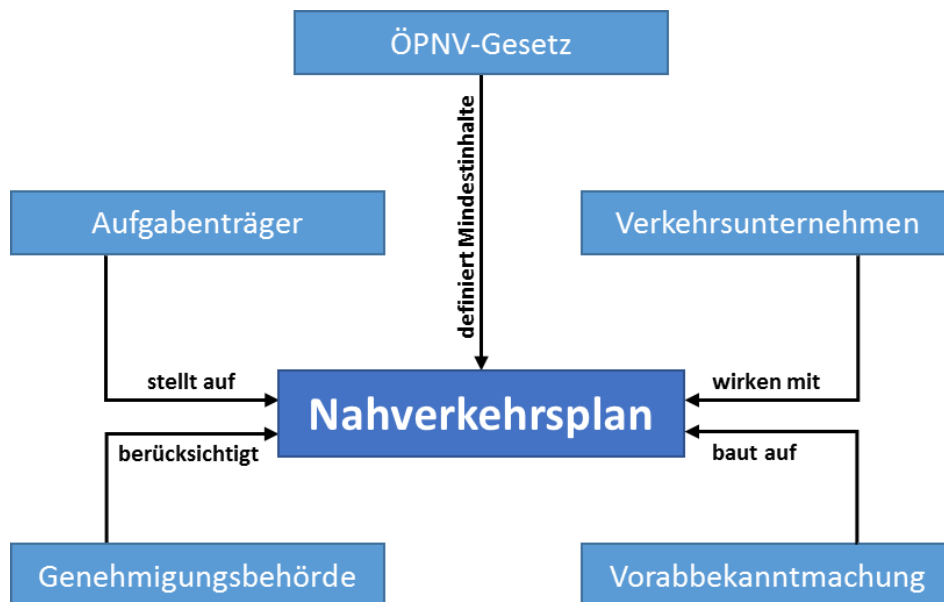


Abbildung 2-2: Wirkungsfeld des Nahverkehrsplans

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemäß § 8 Absatz 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Ziele und Rahmenvorgaben des NVP zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Absatz 2a PBefG eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht die im NVP definierte ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt. Liegen mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr vor, stellt der NVP einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung dar. Der NVP soll auch dazu dienen, um den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen des ÖPNV einzustellen, die der jeweilige Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich festlegt.

Bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Antrag auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung den Vorgaben des NVP entspricht.

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist abzuwägen, dass die in einem NVP festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden können, wenn entweder ein Verkehrsunternehmen zur eigenwirtschaftlichen Erbringung bereit ist oder der Aufgabenträger in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Es besteht

jedoch keine Pflicht zur Planbefolgung und keine Selbstbindung des Landkreises durch Erstellung des NVP (vgl. § 5 ÖPNVG, siehe Kapitel 2.1.3). Der Landkreis hat bei der Umsetzung des NVP sein pflichtgemäßes Ermessen auszuüben.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Dies geht aus einer Reihe von Rechtsvorschriften hervor: Dazu zählt die 2006 von der Generalversammlung beschlossene und 2008 in Deutschland ratifizierte UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. So soll Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen eröffnet werden. Dies umfasst somit ebenso den gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln. Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) gibt in Artikel 3 Abs. 3 vor, dass „Niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [darf].“

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert, dass der NVP „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 4 ist die Barrierefreiheit definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung sowie -umsetzung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll das gesamte ÖPNV-Angebot baldmöglichst entsprechend § 4 BGG nutzbar sein.

Antriebswende

Die Antriebswende als Teil der Mobilitätswende findet ihre Grundlage auf europäischer Ebene mit der Clean Vehicle Directive (CVD), die durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) in nationales Recht umgesetzt wurde. Ausgehend von der Bestrebung, insbesondere in Innenstädten die Feinstaub- und Stickoxid-Problematik zu beheben, stellen diese Regelungen auf saubere und lokal emissionsfreie Fahrzeuge ab. So wird der Einsatz von Fahrzeugen mit postfossiler Antriebstechnik für die in Verdichtungsräumen typischen Stadtbusse (= Klasse I Fahrzeuge) vorgeschrieben. Die dabei einzuhaltenden Mindestquoten gelten seit dem 02.08.2021 und werden ab dem 01.01.2026 erhöht. Überlandbusse (= Klasse II Fahrzeuge) unterliegen diesen Mindestquoten nicht.

2.1.3 Landesrecht

ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg (ÖPNVG)

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg definiert in §1 die Zielsetzung zur Gestaltung des ÖPNV. Er soll der Bevölkerung eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und dazu beitragen, die Mobilität zu sichern, sowie die Standortattraktivität zu erhöhen. Durch die Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität kann zudem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Nach § 6 Absatz 1 des ÖPNVG liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die Leistungen im ÖPNV sind gemäß § 4 Absatz 5 des ÖPNVG auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt gemäß § 6 Absatz 2 beim Land, daher kann der vorliegende NVP keine verbindlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den SPNV enthalten.

Nach § 11 Absatz 1 des ÖPNVG haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen NVP als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen.

Die Mindestinhalte nach § 11 Absatz 3 des ÖPNVG sind:

- ▶ eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
- ▶ eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
- ▶ eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
- ▶ Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
- ▶ Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)

Zusätzlich zu berücksichtigen ist das Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2014, das auf Grundlage der RL (EG) Nr. 42/2001 beschlossen wurde: Dieses gibt vor, dass Nahverkehrspläne nach § 11 ÖPNVG grundsätzlich zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) verpflichtet sind. Für den vorliegenden NVP ist daher zu prüfen, ob eine SUP erforderlich ist.

Landesmobilitätsgesetz

Das im März 2025 in Kraft getretene Landesmobilitätsgesetz (LMG) dient dem Zweck, „einen Rahmen für die effektive und zukunftsorientierte Ausgestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg zu schaffen“. In Bezug auf die Regelungsinhalte eines NVP sind folgende Inhalte des LMG von Bedeutung:

1. Beschaffung sauberer Fahrzeuge (§§ 6 bis 10)

Beitritt des Landes Baden-Württemberg zur bundesweiten Branchenvereinbarung für die Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG: Damit besteht die Möglichkeit, eine Übererfüllung von CVD-Quoten mit Gebieten, in denen eine Untererfüllung besteht, gegenzurechnen. Gemäß Branchenvereinbarung übernimmt ein länderübergreifender Koordinierungskreis die Umsetzung der Branchenvereinbarung.

2. Bereitstellung von Mobilitätsdaten (§ 11)

Das Land Baden-Württemberg verpflichtet sich dazu, weiter ein öffentliches System für Mobilitätsdaten zur Verfügung zu stellen. Aktuell besteht hierfür die Datenplattform MobiData BW. Aufgabenträger für den ÖPNV haben die erforderlichen Daten in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitzustellen.

3. Mobilitätspass (§§ 14 bis 21)

Mit dem LMG haben Aufgabenträger sowie Große Kreisstädte als zuständige Behörden die Möglichkeit, einen sogenannten Mobilitätspass einzuführen. Es handelt sich dabei um einen wiederkehrenden Beitrag, der von allen

- ▶ Einwohnerinnen und Einwohnern
oder
- ▶ Kraftfahrzeughalterinnen und Kraftfahrzeughaltern

als Abgabe erhoben werden kann. Diesen wird im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben zum Erwerb von Zeitfahrkarten bereitgestellt. Die verbleibenden Mittel aus dem Mobilitätspass müssen für den Ausbau des ÖPNV verwendet werden. Voraussetzung für die Einführung eines Mobilitätspasses ist folgendes ÖPNV-Mindestangebot:

- ▶ Bedienung von Montag-Freitag zwischen 5 und 24 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen zwischen 6 und 24 Uhr
- ▶ Mindestangebot: 30-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen, Stunden-takt im ländlichen Raum
- ▶ In der Hauptverkehrszeit Verdichtung des Fahrtenangebots auf einen 15-Minuten- bzw. 30-Minuten-Takt

2.2 Übergeordnete Rahmenvorgaben

2.2.1 Verkehrsprognose 2040

Die Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mit dem aktuellen Stand von Oktober 2024 gibt einen Überblick über die Entwicklungen bis 2040. Demnach nimmt der Personenverkehr in Deutschland um knapp 8 Prozent zu. Gründe für den Zuwachs sind ein Bevölkerungswachstum sowie Wohlstandswachstum. In Baden-Württemberg soll dabei die Bevölkerung bis 2040 um circa 5 Prozent zunehmen. Dabei verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung: Für den Anteil der über 69-Jährigen sowie der Jüngeren, insbesondere der 10- bis 17-Jährigen, wird überdurchschnittliches Wachstum vorhergesagt. Abnehmen hingegen soll der Anteil derjenigen im erwerbsfähigen Alter. In Heilbronn soll die Bruttowertschöpfung bis zum Jahr 2040 um über 2 % steigen. Dies ist ein Indiz für ein weiteres Wachstum der Verkehrsnachfrage.

Insgesamt wird die durchschnittliche Länge der zurückgelegten Wege zunehmen,

was auch Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels hat. Der Modal Split soll sich dabei zugunsten des Umweltverbundes verändern. Der MIV-Anteil an der Verkehrsleistung nimmt demnach um 1 % ab, der Eisenbahn-Anteil um knapp zwei Drittel zu, der Anteil des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) um ein Viertel, der Fahrradverkehrsanteil wiederum ein Drittel. Für den Fußverkehr werden leichte Rückgänge prognostiziert. Die Grundlage dieser Zahlen bildet das Basisszenario der Verkehrsprognose, das davon ausgeht, dass die heutigen Entwicklungen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 fortgeführt werden. Die genannten Veränderungen in den Anteilen der Verkehrsmittel sind dabei auf den Ausbau von Schiene, ÖPNV und Fahrrad sowie einem veränderten Mobilitätsverhalten zurückzuführen. Die Abnahme des Fußverkehrs beruht auf der sich ändernden Altersstruktur. Jedoch ist eine Unterschätzung der Rolle des Fußverkehrs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr möglich.

Trotz der Stärkung des Umweltverbundes bleibt der MIV laut Prognose mit knapp 70 % aller Wege dominant und spielt auch in der Zukunft, gerade in ländlichen Bereichen, eine zentrale Rolle. Auch die Fahrtzwecke wandeln sich: Aufgrund der veränderten Altersstruktur wird der Ausbildungsverkehr zunehmen, während der Berufsverkehr abnimmt, begründet durch die demografischen Änderungen.

Des Weiteren ermöglicht die Digitalisierung es mittlerweile für einen Teil der Erwerbstätigen, im Homeoffice oder mit digitalen Besprechungen ihr Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die Verkehrsprognose hebt jedoch auch hervor, dass durch die Digitalisierung neue Möglichkeiten geschaffen werden und dadurch zusätzliche Reisen entstehen können. Des Weiteren verschieben sich die Reisen hin zu längeren Fahrtweiten, sowohl im Beruflichen als auch Privaten.

Auf die oben genannten Entwicklungen und die resultierenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten soll in der Nahverkehrsplanung eingegangen werden. Um die in der Prognose aufgeführten Veränderungen zugunsten des Umweltverbundes erreichen zu können, ist eine ambitionierte und bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erforderlich.

2.2.2 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP) aus dem Jahr 2002 knüpft an die gesetzlichen Vorgaben an und ergänzt diese in Abhängigkeit der jeweiligen Raumkategorien wie folgt:

- ▶ „In den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen“¹.
- ▶ „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden. Auf die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes ist hinzuwirken. Eine auch Umweltgesichtspunkte einschließende Funktionsteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr ist zu berücksichtigen“².

¹ WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2002), S. 31

² ebd., S. 31

2.2.3 ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg

Die ÖPNV-Strategie 2030 folgt dem Leitspruch „Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln“. Sie wurde im Juni 2022 vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlicht. In der Strategie werden konkrete Ziele formuliert, die gemeinsam bis 2030 erreicht werden sollen, um das erklärte Ziel der Nachfrageverdopplung zu erreichen.

Im Rahmen der Strategie wurden mehr als 130 konkrete Maßnahmen beschrieben, die sich wiederum an folgenden zehn inhaltlichen Handlungsfeldern orientieren. Eine Übersicht der einzelnen Maßnahmenbereiche ist Anlage 1 zu entnehmen.

Die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt individuell und differenziert den regionalen Gegebenheiten entsprechend. Des Weiteren wird in allen Handlungsfeldern immer wieder auf das Thema Digitalisierung im ÖPNV verwiesen, um die Nutzung von Mobilitätsangeboten zu vereinfachen und die Infrastruktur optimal nutzen zu können. Ebenso wird das Thema Barrierefreiheit behandelt, um der gesetzlichen Rolle des ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge tatsächlich gerecht zu werden.

Insgesamt sollen Busse und Bahnen in Zukunft für alle Bevölkerungsgruppen ein wertgeschätztes Mobilitätsangebot bieten, weswegen die Bedürfnisse der Fahrgäste frühzeitig und stärker in den Planungen miteinbezogen werden müssen.

	Verdichteter / Ländlicher Raum		
	HVZ	NVZ	SVZ
Montag-Freitag	T15 / T30 06:00 – 09:00 15:00 – 19:00	T30 / T60 05:00 – 06:00 09:00 – 15:00 19:00 – 21:00	T30 / T60 21:00 – 24:00 (vor Sa/F: – 02:00*)
Samstag	–	T30 / T60 08:00 – 18:00	T30 / T60 06:00 – 08:00 18:00 – 02:00*
Sonn- und Feiertag	–	–	T30 / T60 06:00 – 24:00

*Ländlicher Raum: bis 01:00 Uhr

Tabelle 2-1: Bedienungsstandards der Mobilitätsgarantie Stufe 1

Quelle: Eigene Darstellung nach Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, (2024).

Zur Umsetzung der ÖPNV-Strategie wurden Mindestbedienungsstandards in Form einer Mobilitätsgarantie definiert, die nicht verpflichtend, jedoch Voraussetzung für die Einführung eines Mobilitätspasses nach Kapitel 2.1.3 sind. Die Bedienungszeiträume und Fahrtenhäufigkeiten für die Stufe 1 dieser Mobilitätsgarantie sind nach den Raumkategorien des LEP festgelegt und in Tabelle 2-1 aufgeführt.

2.2.4 Regionalplan Heilbronn-Franken

Vorgaben von Seiten der Regionalplanung bestehen mit dem gültigen „Regionalplan Heilbronn-Franken 2020“ aus dem Jahr 2006, der sich u.a. mit dem ÖPNV befasst und dabei verschiedene Leitziele definiert³:

- ▶ Entlastung des individuellen Straßenverkehrs und Reduzierung von Umweltbelastungen
- ▶ Erhalt, leistungsfähiger Ausbau und attraktive Gestaltung des ÖPNV, insbesondere im Schienenverkehr und regionsübergreifend
- ▶ Integration des ÖPNV in ein Gesamtverkehrssystem durch eine bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern
- ▶ Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit über eine stärkere Abstimmung des Angebots und der Tarife unterschiedlicher Aufgabenträger über alle Verkehrsmittel
- ▶ Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans: Ausrichtung der Busverkehre als nachgeordnetes System am SPNV und der Stadtbahn
- ▶ Ausbau des ÖPNV im Verdichtungsraum Heilbronn zu einer gleichwertigen Alternative des MIV bei einem vorrangigen Ausbau der Stadtbahn
- ▶ Stärkere Orientierung am ÖPNV bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete

³ Regionalverband Heilbronn-Franken (2006), S. 136 ff.

2.3 Eigene Rahmenpläne und Konzepte

2.3.1 Nahverkehrsplan 2013

Mit dem NVP aus dem Jahr 2013 erfolgte die letzte Fortschreibung, bei der eine Mängelanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots vorgenommen wurde. Der NVP empfiehlt darüber hinaus zahlreiche Maßnahmen, um diese zu beseitigen. Im Folgenden werden die einzelnen Schwachstellen sowie die seit 2013 umgesetzten Verbesserungen und deren Auswirkungen näher erläutert.

2.3.1.1 Mängelanalyse aus dem Nahverkehrsplan 2013

Stadt Heilbronn

In der Stadt Heilbronn konnten nur wenige, kleinere Schwachstellen im Bereich des Stadtrandes identifiziert werden.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn ließen sich folgende Schwachstellen erkennen:

- ▶ Bei bestimmten Gewerbegebieten konnte eine mangelnde Bedienung bzw. Erschließung festgestellt werden:
 - Das Gewerbegebiet Tiefental der Stadt Eppingen
 - Das Gewerbegebiet Habichtshöfe der Stadt Möckmühl
 - Der DLR-Standort in der Gemeinde Hardthausen am Kocher
 - Das Gewerbegebiet Langwiesen bei Güglingen-Frauenzimmern

Die Erschließung des Gewerbegebietes Langwiesen konnte durch zwei neue Haltestellen an der Linie 661 erreicht werden. Durch die Verlängerung der Linie 622 nach Möckmühl ließ sich wiederum die Erschließung des DLR-Instituts und des Gewerbegebietes Habichtshöfe deutlich verbessern. Im Bereich des Gewerbegebietes Tiefental wurde bisher keine Angebotsverbesserung vorgenommen, diese ist mit der neuen Inbetriebnahme des Linienbündels Leintal nach aktuellem Stand vorgesehen.

Die Bedienungsqualität auf den Hauptrelationen (schienegebundene Verbindungen zu den nächstgelegenen Mittelzentren/Unterzentren) konnte durch die Betriebsaufnahmen der Stadtbahn Nord und Angebotsausweitungen im Rahmen der Neuvergabe der sogenannten „Stuttgarter Netze“ deutlich verbessert werden. Auf allen Strecken von Heilbronn bzw. Neckarsulm gibt es mindestens einen durchgängigen Stundentakt mit Halt an allen Bahnhöfen. Auf den Nebenrelationen (Verbindungen zwischen zentralen Orten untereinander und höherrangigen Orten sowie Orte mit hohen ÖPNV-Nachfragepotentialen) konnten ebenfalls einige Defizite erkannt und zu einem Großteil ebenfalls durch obengenannte Betriebsaufnahmen behoben werden. Auch im Bereich der eingesetzten Fahrzeuge konnte eine deutliche Verbesserung von fahrzeugseitiger Barrierefreiheit und Komfort auf allen Schienenstrecken erzielt werden.

- ▶ Im Verflechtungsbereich zwischen Städten bzw. Gemeinden und deren Ortsteilen waren ebenfalls einige Schwachstellen erkennbar. Eine detaillierte Auflistung der Mängel sowie ggf. ergriffene Maßnahmen sind folgender Übersicht zu entnehmen:

Schwachstelle	Aktueller Stand / ergriffene Maßnahmen
Hauptverkehrszeit (6 – 8 Uhr)	
Fehlendes Fahrtangebot auf den Relationen Kirchartdt / Obergimpfern / Wollenberg nach Bad Rappenau	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Stadtbahn Nord
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Kleingartach und Eppingen	Schwachstelle beseitigt: Linie 674
Umsteigefreie Verbindungen von den Ortsteilen nach Untergruppenbach, Abstatt und Ilsfeld	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Schozach-Bottwartal (2021)
Normalverkehrszeit (12 – 14 Uhr)	
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Wollenberg und Bad Rappenau	Schwachstelle teilweise beseitigt: In Richtung Wollenberg bestehen Mi und Fr an Schultagen Verbindungen
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Heinsheim und Bad Rappenau	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Stadtbahn Nord
Umsteigefreie Verbindungen von den Ortsteilen nach Untergruppenbach, Abstatt und Ilsfeld	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Schozach-Bottwartal (2021)
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Reichertshausen und Neudenau	Schwachstelle teilweise beseitigt: Linie 619 (Taxi WEIG) mit Umstieg in Siglingen, nur an Schultagen
Neudenau – Herbolzheim: nur ein Fahrtenangebot im SPNV	Schwachstelle beseitigt: Inbetriebnahme Stuttgarter Netze (2019)
Schwachverkehrszeit (ab 19 Uhr)	
Fehlendes Fahrtangebot auf den Relationen Kirchartdt / Obergimpfern / Wollenberg nach Bad Rappenau	Schwachstelle nur für Obergimpfern und Kirchartdt beseitigt, für Wollenberg fehlt weiterhin ein Fahrtangebot
Kein Fahrtenangebot auf den Relationen Berwangen / Bonfeld / Fürfeld / Heinsheim nach Bad Rappenau	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Stadtbahn Nord
Relationen Tiefenbach / Höchstberg / Bachenau nach Gundelsheim: kein Fahrtenangebot	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Stadtbahn Nord
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Kleingartach und Eppingen	Schwachstelle beseitigt: Linie 674
Kein Fahrtenangebot zwischen Lauffen und Neckarwestheim	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Schozach-Bottwartal (2021), mit Umstieg in Kirchheim a.N.
Umsteigefreie Verbindungen von den Ortsteilen nach Untergruppenbach, Abstatt und Ilsfeld	Schwachstelle beseitigt: Buskonzept Schozach-Bottwartal (2021)
Fehlendes Fahrtangebot zwischen Reichertshausen und Neudenau	Schwachstelle besteht weiterhin
Relationen Korb / Unterkessach / Züttlingen nach Möckmühl: kein Fahrtenangebot	Schwachstelle für Züttlingen durch MEX18 beseitigt, auf den Relationen Korb/Unterkessach nach Möckmühl weiterhin kein Fahrtenangebot

Tabelle 2-2: Beseitigung von Schwachstellen im ÖPNV des Landkreises Heilbronn seit 2013

Quelle: Eigene Darstellung.

► Maßnahme 2: Prüfung und Einrichtung von Schnellbuslinien

Neben der bestehenden Schnellbuslinie 620 „Kochershuttle“ zwischen Neuenstadt und Heilbronn wurden zwei neue Schnellbuslinien aus dem Schozach-Bottwartal (640) und aus dem Zabergäu (660) eingerichtet, welche schnelle Verbindungen mit wenigen Halten nach Heilbronn anbieten.

► Maßnahme 3: Einrichtung von flexiblen Bedienungsformen

Neue Bedarfsverkehre bestehen mit dem On-Demand Gundelsheim und dem bwshuttle Kirchart. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts im Schozach-Bottwartal wird die Linie 645/647 an den Wochenenden nur bei Bedarf bedient (Rufbus Untergruppenbach). Ebenso gibt es für Jugendliche und junge Erwachsene aus dem Landkreis seit 2021 das „fifty-fifty-Taxi“, welches an Wochenenden und Feiertagen zwischen 0 und 6 Uhr nutzbar ist.

► Maßnahme 4: Barrierefreiheit im ÖPNV

Bei Neuvergaben hat der Landkreis darauf geachtet, dass die neu einzusetzenden Fahrzeuge überwiegend barrierefrei sind. Dadurch konnte es erreicht werden, dass alle Fahrten im Linienverkehr mit barrierefreien Fahrzeugen erfolgen. Weiterhin soll eine intensive Abstimmung zwischen Landkreis und Gemeinden stattfinden, um bei Neu- bzw. Umbauten die Haltestellen barrierefrei auszugestalten. Insbesondere an den zentralen Haltestellen sollte ein Ausbau zeitnah erfolgen. Hier ist zum Beispiel der ZOB in Brackenheim zu nennen, welcher 2015 modernisiert wurde. Um Ausbaustandards und -ziele für die einzelnen Gemeinden zu definieren, wurde ein Generalbarriereplan entwickelt.

► Maßnahme 5: Kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV

Hier wird eine Anpassung des Verkehrs an den Bedarf unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten empfohlen. Als Beispiele hierfür dienen die Verbesserung der Anbindung des Bosch-Standortes in Abstatt oder die Verknüpfung der Linien 681 und 782 im Krebsbachtal. Auch neue Haltestellen oder die Anpassungen von Linienwegen und Fahrzeiten sind gemäß dem Bedarf vorgenommen worden.

Auch die Weiterentwicklung der Linienbündel ist hierin enthalten. Als Beispiel sind hier die neuen Buskonzepte für das Zabergäu und für das Schozach-Bottwartal zu nennen.

2.3.2 Rahmenpläne der Stadt Heilbronn

In den letzten Jahren wurden für die Stadt Heilbronn einige Umweltschutz- und Mobilitätskonzepte mit Einfluss auf die Nahverkehrsgestaltung entwickelt (siehe Tabelle 2-3). Die Rahmenpläne sind Teil der Klimaziele der Stadt Heilbronn, die bis 2035 treibhausgasneutral werden möchte. Im Folgenden sollen die zentralen Planungen und Maßnahmen dargestellt werden, welche sich auf die geplante Entwicklung des ÖPNV und des multimodalen Verkehrs beziehen.

Rahmenplan/Konzept	Relevante Inhalte für NVP
Radverkehrsplan Stadt Heilbronn (2008)	- Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs - Verknüpfung ÖPNV-Radverkehr als übergeordnete Maßnahme
Lärmaktionsplan (2009, 2014, 2019, 2024)	Maßnahmen zur Reduktion von Umgebungslärm
Radroutenkonzept (2011)	Bündelung der Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
Fußwegekonzept (2012)	Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs, ggf. für ÖV-Haltestellen/Zuwege relevant
Masterplan „nachhaltige Mobilität“ (2018)	- Vorgaben Abgasstandards, Elektrifizierung des Busverkehrs, Verbesserung DFI - Stadtbahnausbau, Infrastruktureller Ausbau der Haltestellen und Verkehrswege
Mobilitätskonzept Stadt Heilbronn (2019)	- Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes - Vorschläge zur Optimierung des ÖV in diversen Bereichen („Mobil mit Bus und Bahn“)
Klimaschutz-Masterplan (2020, 2022)	- Verbesserung des ÖPNV, insbesondere Inter-/Multimodalität - ÖPNV-Ausbau, Förderung Car-Sharing und Fahrradinfrastruktur, Mobilstationen
Elektromobilitätskonzept (2020)	- Elektrifizierung des Verkehrs (privat und gewerblich) - Ausbau von Ladestruktur im öffentlichen Raum
Vorabuntersuchung zum Nahverkehrsplan (2023/24)	- Anpassungen des bestehenden Stadtbusnetzes anhand konkreter Maßnahmen - Integration von Regionalbus- und Stadtbuslinien durch vermehrte Abstimmung
Stadtkonzeption Heilbronn (2030)	- Diverse Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV - Ausbau von Sharing-Angeboten, Mobilstationen, Gleichberechtigung mit MIV

Tabelle 2-3: Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Radverkehrsplan Heilbronn (2008)

Im Bereich des Radverkehrs wurde im Jahr 2008 ein umfangreiches Konzept für die Stadt Heilbronn erstellt, das eine deutliche Erhöhung des Fahrradanteils an der Verkehrsmittelwahl in der Stadt vorsieht. Hierbei wurden Mängel im bestehenden Radwegenetz identifiziert, die durch die Umsetzung von insgesamt 104 Maßnahmen in den einzelnen Stadtteilen sukzessive behoben werden sollen. Für den Zeithorizont 2025 besteht das Ziel, den Radverkehrsanteil von ursprünglich 8 % auf mindestens 15 % zu erhöhen. Neben der Verbesserung des Radwegenetzes selbst ist vor allem ein Ausbau der Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV zentraler Baustein der Handlungsempfehlungen.

Radroutenkonzept (2011)

Das Radroutenkonzept der Stadt Heilbronn dient einer verbesserten Umsetzung des Radverkehrsplans aus dem Jahr 2008 und soll den Radverkehrsanteil mittels attraktiverer und durchgängiger Radrouten erhöhen. Während der Radverkehrsplan 2008 aus einzelnen Maßnahmen besteht, wird nun das Routenkonzept verfolgt, um die Maßnahmen zu bündeln und öffentlichkeitswirksam umzusetzen. Das Routenkonzept umfasst 10 Hauptrouten, welche die Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Dabei hat jede Route ein eigenes Maßnahmenpaket mit dem Ziel komfortable, sichere und einheitliche Radverkehrsanlagen ohne häufiges Wechseln der Infrastrukturtypen zu schaffen.

Lärmaktionsplan (2009, 2014, 2019, 2024)

Die rechtliche Grundlage für den Lärmaktionsplan ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) und das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47a–f BImSchG). Das Ziel dieses Rahmenplanes ist es, den Umgebungslärm in Heilbronn zu mindern und ruhige Gebiete zu schützen. In Heilbronn sind rund 40.000 Personen tagsüber und ca. 28.000 Personen nachts durch Straßenlärm belastet. Die Hauptlärmquellen sind dabei der Straßenverkehr und die Stadtbahn, aber auch die Hafen- und Industrieanlagen. Als Schwerpunkte von Lärm identifiziert die aktuelle Fortschreibung des Aktionsplans unter anderem die Karlsruher Straße, Mannheimer Straße, Südstraße und die Wilhelmstraße:

Bisher werden die folgenden Maßnahmen angewandt:

- ▶ Installation von Lärmschutzwänden und Schallschutzfensterprogramme
- ▶ Tempolimits (30 km/h) in Wohngebieten
- ▶ Implementierung von lärmarmen Fahrbahnbelag in mehreren Straßen
- ▶ Förderung von ÖPNV und Radverkehr

Weiterer geplante Maßnahmen bis 2029:

- ▶ Weitere lärmarme Fahrbahnbeläge
- ▶ Ausweitung von Tempo-30-Zonen
- ▶ Ausbau von Schallschutzfensterprogrammen
- ▶ Maßnahmen für den ÖPNV (z. B. Bevorrechtigung durch Ampelsteuerung, Einsatz von E-Fahrzeugen)
- ▶ Schutz und Ausweisung ruhiger Gebiete

Fußwegekonzept (2012)

Das Fußwegekonzept aus dem Jahr 2012 für den Kernstadtbereich der Stadt Heilbronn und das Quartier Neckarbogen wurde zur Stärkung des Fußgängerverkehrs entwickelt. Es umfasst das Ziel, bis spätestens 2030 den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, zu denen auch der Fußgängerverkehr gehört, auf mindestens 45 Prozent zu erhöhen. Erreicht werden soll dies durch den Ausbau und die Attraktivierung des Hauptfußwegenetzes.

Im Rahmen dieser möglichen Maßnahmen wurden für sieben Hauptwegeverbindungen im Innenstadtbereich konkrete Handlungsansätze erarbeitet, welche die Erreichbarkeit der Kernstadt von außerhalb verbessern sollen. Für den Bereich des Neckarbogens ist durch seine Lage ein besonders hohes Potenzial des Fußverkehrs anzunehmen, was jedoch zusätzliche Querungsmöglichkeiten über die Bahngleise, den Neckar und in den Stadtteil Böckingen erfordert.⁴ Diese wurden in den letzten Jahren bereits teilweise durch Neubauten realisiert.

Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ (2018)

Im Jahr 2018 wurde der Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ veröffentlicht. Ziel des Masterplans ist es, die Maßnahmen zur Einsparung von Luftschadstoffen, insbesondere Stickstoffoxiden, aufzuzeigen und alle denkbaren und möglichen Konzepte zur Emissionsreduzierung zusammenzuführen. Die Transformation der Nahmobilität über einer Reduzierung des konventionell angetriebenen PKW-Verkehrs stellt dabei den Kern der Untersuchung dar.

Mit Umsetzung der im Handlungsbereich B „Vernetzung im öffentlichen Personennahverkehr“ definierten Maßnahmen wurde eine Einsparung des Stickstoffdioxidausstoßes von etwa 8,2 Tonnen pro Jahr prognostiziert, womit der ÖPNV den größten Beitrag zur Erreichung der festgelegten Ziele leisten kann. Insbesondere die Stadtbahnreaktivierungsprojekte im Zabergäu und im Schozach-Bottwartal sowie der Ausbau von Haltestellen- und Straßeninfrastruktur sind dabei Maßnahmen, die nur über einen langfristigen Zeithorizont geplant und umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die Umstellung des städtischen Omnibusfuhrparks auf alternative Antriebe unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben nur sukzessive umsetzbar.

Mobilitätskonzept für die Stadt Heilbronn (2019)

Mit der Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Stadt Heilbronn 2019 sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr) gefördert werden, um damit eine mittel- bis langfristige Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen.

Im Bereich von Bus und Bahn sind hierfür folgende Maßnahmen vorgesehen:

Priorität 1

- ▶ Verbesserung der ÖPNV-Qualität
- ▶ Netzerweiterung von Stadt- und Regionalbus
- ▶ Verbesserung der ÖPNV-Taktung
- ▶ ÖPNV-Beschleunigung
- ▶ Optimierung der Tarifgestaltung

⁴ Stadt Heilbronn (2012).

Priorität 2

- ▶ Netzerweiterung bei der Stadtbahn
- ▶ Abstimmung von ÖPNV-Betriebszeiten mit Öffnungszeiten publikumsintensiver Einrichtungen
- ▶ Ausweitung der (mobilen) Informations- und Bezahlangebote

Priorität 3

- ▶ Wiederaufnahme bzw. Ausbau des Fernverkehrsangebots
- ▶ Abstimmung von ÖPNV-Fahrplänen zur Umstiegssicherung
- ▶ Einführung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten

Darüber hinaus sieht das Konzept weitere Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs vor. Zusätzliche Handlungsbereiche stellen die bessere Vernetzung des Verkehrs durch Mobilstationen und eine Ausweitung des Mobilitätsmanagements in der Stadt dar. Die für die einzelnen Maßnahmen beschriebenen Umsetzungsempfehlungen sind bei der Erarbeitung eines Zielnetzes für den Nahverkehr hinreichend zu berücksichtigen.

Klimaschutz-Masterplan (2020) sowie Ergänzung des Klimaschutz-Masterplans (2022)

Der Klimaschutz-Masterplan wurde im Jahr 2020 veröffentlicht, um das Klimaschutzkonzept des Jahres 2010 fortzuschreiben. Darauf folgte die Ergänzung des Klimaschutz-Masterplans im Jahr 2022, die auf eine Netto-Treibhausgas-Neutralität bis zum Jahr 2035 abzielt. Der Masterplan umfasst die Analyse, Zieldefinition und einen Maßnahmenkatalog für klimaschutzspezifische Themen der Stadt Heilbronn.

Folgende Punkte umfassen die Zieldefinitionen:

- ▶ Nachhaltige, klimafokussierte Stadt bis 2023
- ▶ Klimaneutrale Stadtverwaltung bis 2030
- ▶ Netto-Treibhausgas-Neutralität bis 2035
- ▶ Reduktion des Endenergiebedarfes um -15% bis 2030 und -35% bis 2050
- ▶ Reduktion der THG-Emissionen um -40% bis 2030 und -90% bis 2050

Die Leitmaßnahmen umfassen hauptsächlich die Sektoren Verwaltung, Öffentlichkeitsarbeit, Bildung und Klimaschutz, Energieeffizienz in Unternehmen und Energieversorgung/-verbrauch.

Die folgenden Potenziale zur Einsparung & Energieeffizienz im Verkehrssektor wurden im Masterplan erwähnt. Dabei können die THG-Einsparpotenziale vor allem durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsoptimierung umgesetzt werden.

- ▶ Verbesserung und Ausbau des Radverkehrs + ÖPNV
- ▶ Stärkung von intermodalen Mobilitätsangeboten (z.B. Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz, Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus)
- ▶ Verkehrsverlagerung durch eine verbesserte Taktung im ÖPNV & Carsharing-Angebote
- ▶ Umnutzung der Flächen im öffentlichen Raum (z.B. Verringerung Parkraumangebot zugunsten des Rad- & Fußverkehrs)
- ▶ Verdichtung der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Im Handlungsfeld Mobilität beinhaltet der Masterplan u.a. folgende Maßnahmen-vorschläge:

- ▶ Auto-/Parkplatzfreie Innenstadt (P+R Stadtrand, B+R Innenstadt)
- ▶ Fahrrad-Sharing, Stellplätze und Ausleihstationen ausbauen
- ▶ Senkung der kommunalen Ausgaben für den ÖPNV im Stadtbereich
- ▶ Car-Sharing ausbauen
- ▶ Kostenloser ÖPNV
- ▶ Autofreie Zonen bzw. Autofreie Innenstadt („Fahrradstadt Heilbronn“)
- ▶ ÖPNV ausbauen & Zuverlässigkeit steigern (auch regional)
- ▶ Stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren (Zabergäu/Schozach-Bottwartal)

Elektromobilitätskonzept für die Stadt Heilbronn (2020)

Elektrische Antriebe sollen sich in den kommenden Jahrzehnten sukzessive zur dominierenden Antriebsart für Fahrzeuge etablieren und damit eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen bewirken. Um diesen Prozess zu fördern, wurde im Jahr 2020 ein Elektromobilitätskonzept für die Stadt Heilbronn erstellt, das folgende Schwerpunkte umfasst:

1. Stärkung der Information und Kommunikation zum Thema Elektromobilität
2. Ausbau der Ladeinfrastruktur
3. Unterstützung gewerblicher Unternehmen zur Umsetzung der Elektromobilität im eigenen Fuhrpark

Vorabuntersuchung zum Nahverkehrsplan (2023/24)

Zur Ergänzung der Bestandsaufnahme und Potenzialfindung wurde in den Jahren 2023 und 2024 bereits eine Vorabuntersuchung zum NVP durchgeführt: „Ziel war die Überprüfung und mögliche Anpassung des bestehenden ÖPNV-Angebots vor dem Hintergrund städtebaulicher Entwicklungen, aktueller Fragestellungen und politischer Zielsetzungen, insbesondere im Hinblick auf die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und die CO₂-Einsparung im Verkehrssektor.“⁵ Hierfür wurden neben Stärken und Schwächen des Systems insbesondere das Liniennetz, Fahrtenangebot, betriebliche Aspekte, das Zusammenwirken mit Stadtbahn und Regionalbus sowie ein Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV vertieft untersucht.

Im Rahmen der Analyse ließen sich unterschiedliche Stärken des bestehenden ÖPNV identifizieren:

- ▶ Hohe Bedienungshäufigkeiten an den meisten Haltestellen im Stadtgebiet
- ▶ Hohe Erschließungswirkung des Stadtbussystems
- ▶ Gute Erreichbarkeit der Innenstadt

Dementgegen weist das System gleichzeitig folgende Schwächen auf:

- ▶ Defizite bei der Bedienungshäufigkeit und Erschließung im Süden des Stadtteils Neckgartach
- ▶ Fehlende Direktverbindungen zum Hauptbahnhof aus dem Stadtteil Horkheim und Teilen von Sontheim sowie zum Teil aus dem Gewerbegebiet Böllinger Höfe und dem Industriegebiet im Norden der Stadt. Der Stadtteil Biberach ist nur zu bestimmten Zeiten direkt an den Hauptbahnhof angeschlossen.

⁵ Stadt Heilbronn (2024), S. 53.

- ▶ Teilweise schlechte Erreichbarkeit des Klinikums, der Hochschule Campus Sontheim und der Böllinger Höfe
- ▶ Fehlende exakte Vertaktung der Stadtbahnlinien und sich daraus ergebende Unübersichtlichkeit im Hinblick auf parallel verkehrende Buslinien und vertaktete Anschlussverbindungen

Für den neuen NVP werden diverse gutachterliche Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge getroffen:

- ▶ Ziel der zukünftigen Erfassung, Speicherung und Auswertung von Verspätungsdaten und Fahrgastzahlen
- ▶ Ausbau der Bevorrechtigung für Stadt- und Regionalbusse
- ▶ Sukzessive Umsetzung eines 10-Minuten-Taktes bei den Stadtbuslinien
- ▶ Beibehaltung und ggf. Ausbau des buddy-Nachtbussystems auf weitere Verkehrstage
- ▶ Zusätzliche Anbindung des geplanten Innovation Park Artificial Intelligence (IPAI)
- ▶ Anpassung der Linie 12: 15-Minuten Takt zwischen Neckargartach und Hauptbahnhof/Innenstadt mit Weiterführung nach Sontheim und Horkheim
- ▶ Anpassung der Linien 31 und 32: Linienführung zum Hochschulcampus Sontheim anstelle von Horkheim
- ▶ Anpassung der Linie 2: Verlängerung von Sontheim über Heilbronn-Ost zum Badener Hof
- ▶ Anpassung der Linie 8: Verstetigung des Linienwegs Hauptbahnhof – IPAI – Böllinger Höfe anstelle von Frankenbach und Böckingen
- ▶ Anpassung der Linie 5: 15-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof, Neckarbogen und Bildungscampus anstelle einer Bedienung von Böckingen und Innenstadt

Insgesamt kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass das bestehende Angebot der derzeitigen Nachfrage entspricht. Während die Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt der Stadtbuslinien langfristig angestrebt werden soll, sind kurzfristige Verbesserungen vor allem durch Bevorrechtigungsmaßnahmen für alle Busse im Stadtgebiet zu erreichen. Mittelfristig kann die Umsetzung der beschriebenen linienspezifischen Maßnahmen zu einer Verbesserung des ÖPNV beitragen.

Stadtkonzeption Heilbronn 2030

Die Stadtkonzeption Heilbronn 2030 beschreibt die Handlungsfelder zur Entwicklung in eine nachhaltige Zukunft. Die darin beschriebenen Ziele und Strategien setzen auf die vorherigen Konzepte auf und sehen folgende Eckpunkte vor:

- ▶ Anpassung des Verkehrs auf die Folgen des demografischen Wandels
- ▶ Gewährleistung bezahlbarer Mobilität
- ▶ Berücksichtigung von Verkehrsfolgeeffekten
- ▶ Förderung von Multimodalität, Sharing-Angeboten, Elektromobilität und verbundübergreifender Vernetzung des ÖPNV

Grundlage der Umsetzungsstrategie ist die Stärkung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, die eine Priorisierung gegenüber des Kfz-Verkehrs beinhaltet. Neben angebotsseitigen Maßnahmen soll eine Attraktivierung insbesondere durch

die Bereiche Infrastruktur, Barrierefreiheit sowie Verkehrssicherheit erreicht werden.

2.3.3 Rahmenpläne des Landkreises Heilbronn

Im Auftrag des Landkreises Heilbronn wurden in den vergangenen Jahren ebenfalls mehrere relevante Rahmenkonzepte erarbeitet (siehe Tabelle 2-4). Im Folgenden sollen die hierbei entwickelten Ziele und Maßnahmen im Bereich des Nahverkehrs dargestellt werden.

Rahmenplan/Konzept	Relevante Inhalte für den NVP
Radverkehrskonzept für den Landkreis Heilbronn (2018)	- Entwicklung eines kreisweiten Radverkehrsnetzes - Stärkung Intermodalität durch bessere Verknüpfung Rad – ÖPNV, Bike and Ride
(Elektro-) Mobilitätskonzept (2019)	- Bestandserhebung zur Mobilität - Standortempfehlungen für Mobilstationen im Landkreis Heilbronn

Tabelle 2-4: Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte des Landkreises Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Radverkehrskonzept für den Landkreis Heilbronn 2018 (Abschlussbericht)

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Heilbronn aus dem Jahr 2018 folgt dem Ziel der Landesregierung, mittelfristig eine Erhöhung des Radfahreranteils am Individualverkehr von 8 Prozent auf 20 Prozent im Jahr 2030 anzustreben.

Die vier zentralen Aufgaben liegen in der

- ▶ Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Landkreis, welches alle Städte, Gemeinden und ihre Ortsteile miteinander verbindet und die Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene berücksichtigt
- ▶ Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr der verschiedenen Baulasträger
- ▶ Stärkung der Intermodalität durch Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV
- ▶ Verbesserte Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten und Arbeitgeberberatung

Die Maßnahmen, die sich aus dem Konzept ergeben, wurden in vier verschiedene Kategorien eingeteilt:

- ▶ Empfehlung zum Streckenausbau
- ▶ Empfehlungen für Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen (Anpassung von Knotenpunkten/Lichtsignalanlagen, Querungshilfen, Überführung zw. Radweg & Fahrbahn, Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten)
- ▶ Empfehlungen für Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen
- ▶ Weitere Empfehlungen (z.B. Verkehrssicherung, Wegweisung, Bike and Ride-Anlagen an Hauptzielpunkten, Arbeitgeberberatung)

Mobilitätskonzept für den Landkreis Heilbronn (2021)

Das Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2021 bietet eine Grundlage vom Landkreis für Akteure vor Ort, die mit diesem Konzept optimale Lösungswege finden sollen. Es beschäftigt sich vor allem mit der Entfaltung des Potenzials von Elektromobilität mittels vernetzter Mobilität. Zentrale Bestandteile sind dabei die Errichtung von Mobilstationen und Möglichkeiten zur besseren Auslastung von bestehenden Mobilitätsangeboten/-ressourcen durch digitale Plattformen.

Im Rahmen der Ausarbeitung werden strategische Rahmenbedingungen für die Entwicklung zukünftiger Mobilitätslösungen vor Ort gesetzt und gemeinsam Ideen & Projekte entwickelt. Daraus ließen sich konkrete Handlungsempfehlungen ableiten, sowohl für neue Maßnahmen als auch für bestehende Verkehrspunkte:

- ▶ Aufbau von Mobilstationen
- ▶ Realisierung digital vernetzter Mobilitätsangebote
- ▶ Kommunikation & Information
- ▶ Ausbau Ladeinfrastruktur
- ▶ Elektrifizierung des Fuhrparks
- ▶ Empfehlungen für die Kreiskommunen

Einfluss der Vorabuntersuchung zum Nahverkehrsplan (Stadt Heilbronn)

Die in Kapitel 2.3.2 beschriebene Vorabuntersuchung der Stadt Heilbronn beschäftigte sich zusätzlich mit der Problemstellung, eine bessere Integration des Regionalbusverkehrs im Stadtgebiet zu erreichen. Dabei wurde überprüft, wie das Verkehrsangebot der Regionalbuslinien auch in der Stadt besser genutzt werden kann.

In Richtung Norden, Westen und Osten stellt die Stadtbahn das Rückgrat des Regionalverkehrs dar. Nach Süden hin ist das Regionalbusangebot hingegen deutlich stärker ausgeprägt. Die Linien 641 und 642 in Richtung Südosten bilden innerhalb Heilbronn in der Haupt- und Nebenverkehrszeit gemeinsam einen 15-Minuten-Takt und ergeben somit grundsätzlich auch ein attraktives Angebot innerhalb der Stadt.

Aus den weiteren Analysen ergibt sich, dass die bestehenden Regionalbuslinien derzeit ein überwiegend vertaktetes Angebot auf zentralen Achsen bieten. Nach Nordosten betrifft dies die Linien in Richtung Neuenstadt und Erlenbach, nach Südwesten in das Zabergäu, nach Nordwesten in Richtung Gemmingen und Massenbachhausen. Nach Süden ist ebenfalls die Buslinie 651 Richtung Talheim von Bedeutung. Die Linien besitzen oftmals einen Schnellbuscharakter, indem nicht alle Haltestellen im Stadtgebiet bedient werden.

Die Betrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die Regionalbuslinien bereits auch im innerstädtischen Bereich von Fahrgästen genutzt werden. Dieses Angebot ließe folglich stärker bewerben, wobei die Gefahr erschöpfter Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bestehe.

Für den NVP empfiehlt das Konzept eine Analyse, inwiefern Synergieeffekte bei einer Änderung der Taktdichte im Stadtverkehr durch Anpassungen der Regionalbuslinien erzielt werden können, so zum Beispiel durch eine gegenseitige zeitliche Überlagerung. Als weiterer Einfluss der Vorabuntersuchung auf den Regionalverkehr lässt sich ebenso das Handlungserfordernis verstehen, ÖV-Bevorrechtigungen und zukünftige Ermittlungen von Nachfragedaten im Stadtbusbereich gleichermaßen auf die Regionalbusse auszuweiten.

2.3.4 Rahmenpläne von Stadt und Landkreis

Mobilitätspakt für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm (2025) – verlängert bis 2027

Der Mobilitätspakt für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm aus dem Jahr 2017 ist ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept, das von den Vertretern Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Karlsruhe, AUDI AG, Landkreis Heilbronn, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Stuttgart, Schwarz Gruppe, Stadt Heilbronn und Stadt Neckarsulm gemeinsam erklärt wurde. Es entstanden dabei Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des Verkehrs im Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm. Die Partner vereinbarten zur Verbesserung der Verkehrssituation die geplanten Einzelmaßnahmen in ihrer Zuständigkeit unter Berücksichtigung des vorgesehenen Zeitplans umzusetzen. Das Konzept soll Verkehrsprobleme lösen, insbesondere das von Stau geprägte Straßennetz. Ein weiterer Anlass bestand darin, Mängel beim Fahrtenangebot und der Pünktlichkeit des ÖPNV zu beseitigen. Des Weiteren soll eine Bevorrechtigung des Busverkehrs gänzlich umgesetzt werden sowie Radwegverbindungen dem vom Land vorgegebenen Standard angepasst werden.



Übersichtsplan Maßnahmen

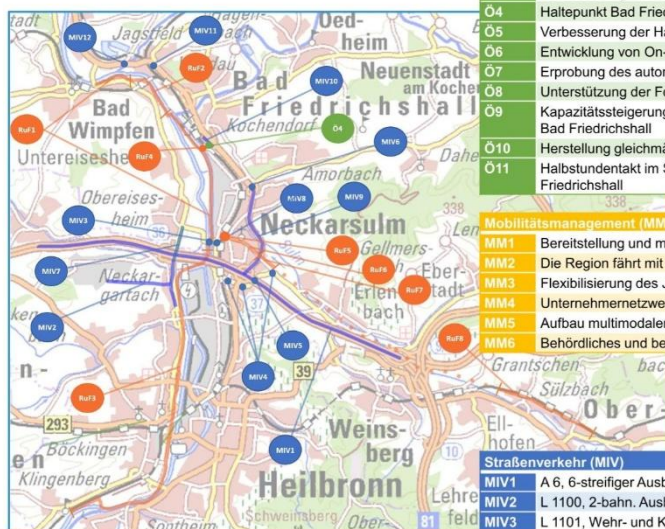
MOBILITÄTSPAKT

HEILBRONN – NECKARSULM

Stand: 30.03.2023

Weitere Informationen:

www.mobilitaetspakt-h-n.de/massnahmen.html



Hinweis: Nicht alle Maßnahmen sind in der Karte verortet

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
O1	Bevorzugung ÖV in Innenstadt Heilbronn
O2	Erneuerung technischer Bahnübergangsicherungsanlagen
O3	Verbesserung Barrierefreiheit Bahnhof Mosbach-Neckarelz
O4	Haltepunkt Bad Friedrichshall-Süd
O5	Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur
O6	Entwicklung von On-Demand-Verkehrsprojekten
O7	Erprobung des autonomen Fahrens in ÖPNV-Anwendungen
O8	Unterstützung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
O9	Kapazitätssteigerung Schienenverkehr von Neckarsulm bis Bad Friedrichshall
O10	Herstellung gleichmäßiger 15-Min-Takt im Zentrum Heilbronn
O11	Halbstundentakt im SPNV von Neckarelz bis Bad Friedrichshall

Mobilitätsmanagement (MM)	
MM1	Bereitstellung und multimodale Nutzung von Mobilitätsdaten
MM2	Die Region fährt mit – Mitfahrplattform
MM3	Flexibilisierung des Jobtickets
MM4	Unternehmensnetzwerk Betriebliches Mobilitätsmanagement
MM5	Aufbau multimodaler Mobilitätsstationen
MM6	Behördliches und betriebliches Mobilitätsmanagement

Straßenverkehr (MIV)	
MIV1	A 6, 6-streifiger Ausbau
MIV2	L 1100, 2-bahn, Ausbau und NU Frankenbach/Neckargartach
MIV3	L 1101, Wehr- und Kanalbrücke
MIV4	Knotenpunkte im Zuge der L 1101
MIV5	Brücke A 6/L 1101 und Verbreiterung L 1101
MIV6	Amorbachknoten B 27/L 1095/K2116
MIV7	Zusätzliche Geradeauspur im Zuge der L 1100
MIV8	Wehrbrückenknoten KP L 1101/K2000/Gemeindestraße
MIV9	B 27, 4-streifiger Ausbau zwischen A 6 (AS Heilbronn/Neckarsulm) und B 27/L 1095
MIV10	Knotenpunkt B 27/ K 2000/ K 2117
MIV11	B 27, OD Jagstfeld (Kreisverkehr mit kreuzungsfreier Unterführung B 27)
MIV12	B 27, Ersatzneubau Jagstbrücke Jagstfeld

Rad- und Fußverkehr (RuF)	
RuF1	RS3, BA 1: Bad Wimpfen bis HN-Neckargartach
RuF2	RS3, BA 1: TA 1 Bad Wimpfen
RuF3	RS3, BA 2: HN-Neckargartach bis HN-Klingenberg
RuF4	Verlängerung Rad- und Fußwegebrücke Haltepunkt Bad Friedrichshall-Süd an RS3
RuF5	Rad- und Fußwegunterführung Neckarsulm Höhe Neckarstraße
RuF6	RSV-Vorzugstrasse Korridor C: TA 1 Neckarsulm-Neckarstraße, Binswanger Straße bis Mühlweg
RuF7	RSV-Vorzugstrasse Korridor C: TA 2 Neckarsulm-Binswanger Straße von Mühlweg bis Wilhelm-Herz-Straße
RuF8	RSV-Vorzugstrasse Korridor C: TA 3 Obersulm
RuF9	Netzwerk „Ortsmitte“

Bereits abgeschlossene Maßnahmen	
12/2022:	Maßnahme Pünktlichkeitssteigerung Bahn
12/2019:	Stundentakt S 42, Halbstundentakt S 41
12/2019:	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Stuttgart - Würzburg
12/2019:	Bhf Möckmühl
12/2019:	Erneuerung Tunnel Wittighausen
04/2019:	Modernisierung Bhf Heilbronn
12/2018:	LSA KP im Zuge L 1100 / L 1101
12/2018:	Frankenbahn: Verbesserung des Angebotes Lauda - Würzburg
09/2018:	KP L 1100/L 1101/Brückenstraße
05/2018:	Anheben der Streckengeschwindigkeit auf drei Streckenabschnitten
12/2017:	Zusätzliches tägliches Zugpaar
12/2017:	Bhf Züttlingen
12/2017:	Bhf Neckarsulm Nord (Fahrplan RB 19103, RB 19131, RE 19315, Spätverbindung Sinheim - Heilbronn)
11/2017:	KP L 1100/Wimpfener Straße

Abbildung 2-4: Übersicht der Maßnahmen im Wirtschaftsraum Heilbronn

Quelle: Land Baden-Württemberg et al. (2025).

Abbildung 2-4 stellt die einzelnen Handlungsfelder und ausgewählte Maßnahmen des Mobilitätspakts dar, die für den ÖPNV vorrangig einen Ausbau des Angebots und der Verkehrsinfrastruktur vorsehen. Langfristig sollen auch Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit verbessert werden. Weiterer Kernpunkt der Vereinbarung ist die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durch Mitwirkung der kommunalen Akteure.

2.3.5 Lokale Agenda 21

Die Lokale Agenda 21 Heilbronn verfasste 2017 anhand einer Bürgerbeteiligung mit fünf Workshops einen Abschlussbericht und anschließend Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn. Der Arbeitskreis Mobilität der Lokalen Agenda

21 versteht sich als „bürgerliches Mobilitätsteam“, das zusammen mit der interessierten Öffentlichkeit eigene Konzepte entwickelt.

Der Abschlussbericht umfasst alle Ergebnisse der Arbeitssitzungen (Workshops) aus denen sich die folgenden elf wesentlichen Handlungsfelder/Verbesserungsmöglichkeiten ergeben:

- ▶ Netzausbau
- ▶ Takt verdichten
- ▶ Betriebszeiten verlängern
- ▶ Tarife vereinfachen
- ▶ Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen
- ▶ Servicequalität erhöhen
- ▶ ÖPNV-Belange bei Raum- und Bauplanung beachten
- ▶ Arbeitgeber bei ÖPNV-Planungen einbeziehen
- ▶ Gemeinsame ÖPNV-Planungen der Stadt und des Landkreises
- ▶ Attraktivität für MIV verringern
- ▶ Fahrzeuge umweltfreundlich gestalten

Für die einzelnen Handlungsbereiche wurden im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet:

Lokale Agenda 21
Maßnahmenbereich A: Netzausbau
Einführung von Tangentialverbindungen zwischen außerhalb gelegenen Stadtteilen
Verbesserung von Umsteigeverbindungen außerhalb des Stadtzentrums
Bessere Verknüpfung zwischen Stadtbahn und Stadtbus
Verdichtung des Stadtbahnangebots zwischen Heilbronn und Neckarsulm
Integrierte Angebotsplanung zwischen Stadt und Landkreis mit neuen Tangentialverbindungen im Stadt-Umland-Bereich
Maßnahmenbereich B: Taktverdichtung
Einführung eines 10-Minuten-Grundtakts im Stadtverkehr, Vermeidung von Stundentakten
Maßnahmenbereich C: Betriebszeiten verlängern
Einführung eines Nachtverkehrs an jedem Wochentag
Ausweitung der Hauptverkehrsangebots vom Morgen bis zum frühen Abend
Maßnahmenbereich D: Tarife vereinfachen
Einführung und Verstärkung von Push-Maßnahmen
Ausbau von Park & Ride am Stadtrand oder im Umland

Tabelle 2-5: Ausgewählte Maßnahmen der Lokalen Agenda 21

Quelle: Lokale Agenda (2017).

Darüber hinaus sehen die Verbesserungsvorschläge der Lokalen Agenda u.a. eine Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV, eine Stärkung des Schienenverkehrs sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Servicequalität vor.

2.4 Zusammenfassung

Kapitel 2: Rechtliche und konzeptionelle Rahmenvorgaben

Aus gesetzlicher Sicht bildet der NVP einen Rahmenplan, der die beabsichtigte Weiterentwicklung des Nahverkehrs beschreibt: Gemäß PBefG wird dabei die „ausreichende Verkehrsbedienung“ definiert, was zusammen mit der möglichen Bündelung von Linien insbesondere für die Genehmigung von Personenverkehrsleistungen von Relevanz ist. Auch zur Begründung von Ausnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV ist der NVP gemäß PBefG das rechtlich anzuwendende Instrument.

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg konkretisiert die notwendigen Inhalte des NVP und gibt u.a. die Durchführung einer Bestandsaufnahme vor. Anhand einer Bewertung der aktuellen Situation sollen Ziele und Maßnahmen entwickelt werden, um das Nahverkehrsangebot an die zukünftigen Gegebenheiten und Erfordernisse anzupassen. Begleitend zur entsprechenden Umsetzung gelten europäische rechtliche Vorgaben: Insbesondere die VO (EG) Nr. 1370/2007 mit ihren Regelungen zum Wettbewerb im ÖPNV und die CVD zur Transformation der Fahrzeuge hin zu nachhaltigen Antrieben sind bei der Erarbeitung des NVP zu berücksichtigen.

Übergeordnete Rahmenpläne bestehen ebenfalls auf unterschiedlichen Ebenen: Hervorzuheben ist hier die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg, mit der die Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren verdoppelt werden sollen. Die lokalen Konzepte greifen diesen Handlungsbedarf auf und fordern eine tiefgreifende Verbesserung in diversen Bereichen: Insbesondere für die Stadt Heilbronn ist ein Umbruch zu mehr nachhaltiger Mobilität aufgrund vergangener und bestehender Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe elementar. Der Landkreis Heilbronn folgt diesen Bestrebungen mit seinen politischen Zielen.

Alle Konzepte eint, dass ein klimafreundlicherer Nahverkehr nur durch gemeinsame, ambitionierte Maßnahmen in unterschiedlichsten Handlungsfeldern zu erreichen ist, wozu bereits einige Empfehlungen erarbeitet wurden. Diese gehen über den klassischen ÖPNV hinaus und umfassen auch Konzepte für mehr intermodale und vernetzte Mobilität.

Im Einzelnen ergeben sich für den NVP insbesondere folgende Themen-schwerpunkte, die es vorrangig zu behandeln gilt:

- ▶ Ausbau und Attraktivieren des ÖPNV-Angebots
- ▶ Umsetzung von Push- und Pull-Maßnahmen mit stärkerer Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem MIV
- ▶ Gestaltung eines nachhaltigeren Berufsverkehrs unter Einbindung der ortsansässigen Gewerbetreibenden
- ▶ Verbesserung der ÖPNV-Qualität (Zuverlässigkeit, betriebliche Stabilität, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Image)
- ▶ Leitlinien zur sukzessiven Umsetzung alternativer, sauberer Antriebe im ÖPNV
- ▶ Empfehlung von Standorten für die Errichtung von Mobilstationen zur besseren Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, insbesondere zwischen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

In Bezug auf die Weiterentwicklung des ÖPNV sind der vorherige NVP aus dem Jahr 2013 sowie die Vorabuntersuchung dieses NVP in besonderem Maße zu berücksichtigen. Es ergeben sich daraus weitere Prüfaufträge, die im Verlauf der Untersuchung durchzuführen sind:

- ▶ Beseitigung weiterhin bestehender Schwachstellen aus dem NVP 2013 (vgl. Tabelle 2-2) und festgestellter Mängel im Stadtbereich Heilbronn aus der Vorabuntersuchung unter Berücksichtigung der darin vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen
- ▶ Vermehrte Integration und bessere Abstimmung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr in Heilbronn
- ▶ Ausbau der ÖV-Bevorrechtigung im Stadtgebiet Heilbronn mit Gleichstellung der Regionalbusse
- ▶ Vorgaben zur Ermittlung, Speicherung und Auswertung von Betriebs- und Nachfragedaten für alle Verkehrsmittel des ÖPNV
- ▶ Konzept zur Anbindung des geplanten IPAI-Gebiets

3 Bestandsaufnahme und Entwicklungsperspektiven

3.1 Raumstruktur

3.1.1 Raumordnung und -kategorisierung

Stadt und Landkreis Heilbronn gehören zur Region Heilbronn-Franken und liegen im Regierungsbezirk Stuttgart. Der Landkreis Heilbronn umschließt den Stadtkreis Heilbronn, der jedoch kreisfrei ist und administrativ nicht zum Landkreis gehört. Zu den nächstgelegenen Großstädten zählen Heidelberg, Karlsruhe und Stuttgart. Eine grafische Darstellung des Stadt- und Landkreises Heilbronn findet sich in Abbildung 3-1.



Abbildung 3-1: Stadt und Landkreis Heilbronn (Übersicht)

Quelle: Eigene Darstellung.

Der Neckar durchquert das Gebiet von Süden nach Norden und teilt den Landkreis Heilbronn dabei in zwei etwa gleich große Hälften. Circa ein Drittel des Landkreises liegt im Bereich des Neckarbeckens, während die übrige Landschaft von hügeligem Gelände geprägt ist. Der höchste Punkt des Landkreises befindet sich im Südosten bei Wüstenrot auf dem Raitelberg mit einer Höhe von 561 Metern (üb. NHN). Der tiefste Punkt liegt in Gundelsheim auf einer Höhe von 142 Metern am Neckar.

Stadt und Landkreis Heilbronn wiesen zum Stichtag 31.12.2023 eine Gesamtbevölkerung von 485.262 Personen auf, davon entfielen 131.653 Einwohner auf den Stadtkreis und 353.609 auf den Landkreis⁶. Auf den Landkreis entfallen somit etwa doppelt so viele Einwohner wie auf die Stadt, die in Bezug auf ihre Bevölkerung die siebtgrößte Stadt in Baden-Württemberg ist.

Die Stadt Heilbronn umfasst eine Fläche von rund 99 km², während der Landkreis Heilbronn eine Fläche von 1.099 km² aufweist. Der Landkreis Heilbronn umfasst insgesamt 46 Kommunen, darunter 18 Städte und 28 Gemeinden. Große Kreisstädte sind Neckarsulm, Bad Rappenau und Eppingen.

⁶ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2025).

Der Landkreis Heilbronn grenzt an die Stadt Heilbronn und insgesamt acht Landkreise:

- **Norden:** Neckar-Odenwald-Kreis
- **Nordosten:** Hohenlohekreis
- **Osten:** Schwäbisch Hall
- **Südosten:** Rems-Murr-Kreis
- **Süden:** Ludwigsburg
- **Südwesten:** Enzkreis
- **Westen:** Karlsruhe
- **Nordwesten:** Rhein-Neckar-Kreis

Während der Neckar-Odenwald-Kreis, Hohenlohekreis und Landkreis Schwäbisch Hall eine geringere Einwohnerdichte als der Landkreis Heilbronn aufweisen, sind die südlich und westlich gelegenen Nachbarkreise durch ihre Nähe zu den Ballungsräumen Stuttgart, Karlsruhe und Rhein-Neckar insgesamt städtischer geprägt (vgl. Anlage 3).

Die grundsätzlichen Ziele zur räumlichen Ordnung werden in Baden-Württemberg von der Landesregierung im LEP festgelegt. Der derzeit gültige LEP stammt aus dem Jahr 2002. Ein zentraler Bestandteil des LEP ist die Festlegung der zentralörtlichen Gliederung. Damit soll die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen verschiedener Hierarchiestufen im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden. Alle Gemeinden, die gewisse Versorgungsfunktionen wahrnehmen, sind „Zentrale Orte“. Es ist auch möglich, dass mehrere Städte bzw. Gemeinden im Verbund die Versorgungsfunktion eines zentralen Ortes durch interkommunale Zusammenarbeit und Funktionsteilung wahrnehmen.

In Baden-Württemberg werden die zentralen Orte in vier verschiedene Hierarchiestufen untergliedert:

Hierarchieebene	Beschreibung
Kleinzentren	Kleinzentren sollen als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so entwickelt werden, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres jeweiligen Nahbereichs decken können.
Unterezentren	Unterezentren sollen als Standorte von Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie auch den qualifizierten, häufig wiederkehrenden Bedarf ihres Nahbereichs decken können.
Mittelzentren	Mittelzentren sollen als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können.
Oberzentren	Oberzentren sollen als Standorte großstädtischer Prägung die Versorgung eines Verflechtungsbereichs von mehreren hunderttausend Einwohnern mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten.

Tabelle 3-1: Hierarchiestufen der zentralen Orte in Baden-Württemberg

Quelle: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, 2002.

Die Stadt Heilbronn nimmt die Funktion eines Oberzentrums für die gesamte Region Heilbronn-Franken wahr, die als Einzugsbereich neben dem Landkreis Heilbronn auch den Hohenlohekreis, Main-Tauber-Kreis und den Landkreis Schwäbisch Hall umfasst.

Im Kreisgebiet gibt es mit der Stadt Neckarsulm ein Mittelzentrum, welches eine wichtige Versorgungsfunktion für den Landkreis einnimmt. Nahegelegene Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen sind:

- ▶ Mosbach (Neckar-Odenwald-Kreis)
- ▶ Öhringen (Hohenlohekreis)
- ▶ Schwäbisch Hall (Lkr. Schwäbisch Hall)
- ▶ Backnang (Rems-Murr-Kreis)
- ▶ Bietigheim-Bissingen/Besigheim (Lkr. Ludwigsburg)
- ▶ Mühlacker (Enzkreis)
- ▶ Bretten (Lkr. Karlsruhe)
- ▶ Bruchsal (Lkr. Karlsruhe)
- ▶ Sinsheim (Rhein-Neckar-Kreis)

Weitere Oberzentren in der Umgebung sind Stuttgart, Karlsruhe, Pforzheim, Heidelberg und Mannheim.

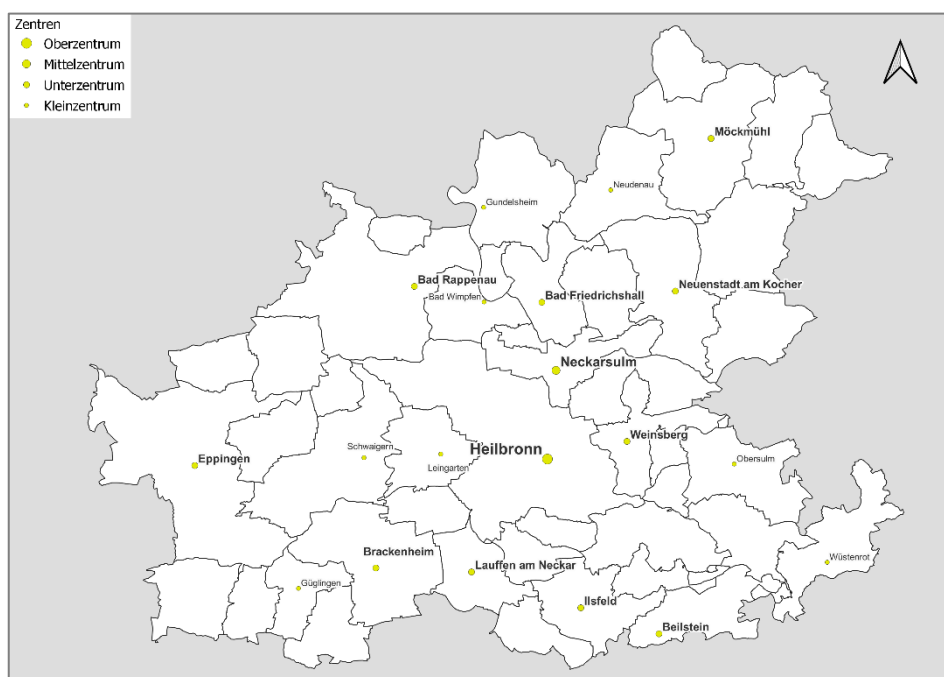


Abbildung 3-2: Zentralörtliche Gliederung Stadt und Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung nach Regionalplan Heilbronn-Franken, 2020.

Als Weiterentwicklung und Konkretisierung des LEP wurde Baden-Württemberg in 12 regionale Planungsverbände aufgeteilt, die jeweils eigene Regionalpläne aufstellen. Der Regionalplan Heilbronn-Franken 2020, welcher letztmalig im August 2025 fortgeschrieben worden ist, legt die in Abbildung 3-2 dargestellten Klein- und Unterzentren fest.

Nach der Kategorisierung des LEP teilt sich das Gebiet von Stadt- und Landkreis Heilbronn in drei Raumtypen auf:

1. Verdichtungsraum: Stadt Heilbronn mit 11 umliegenden Städten und Gemeinden
2. Randzone um den Verdichtungsraum: 22 Städte und Gemeinden, die sich ringförmig um den Verdichtungsraum verteilen
3. Ländlicher Raum im engeren Sinne: 13 Städte und Gemeinden am westlichen und (nord-)östlichen Rand des Landkreises

Die Zuordnung der Städte und Gemeinden im Landkreis Heilbronn in die entsprechenden Raumkategorien kann Abbildung 3-3 entnommen werden.

Insgesamt kann tendenziell von einer Konzentration der Siedlungen um die Stadt Heilbronn ausgegangen werden, die mit steigender Entfernung fließend abnimmt. In den Randbereichen des Landkreises ist die Siedlungsstruktur teils dispers mit hohen Freiraumanteilen und geringeren Einwohnerdichten.

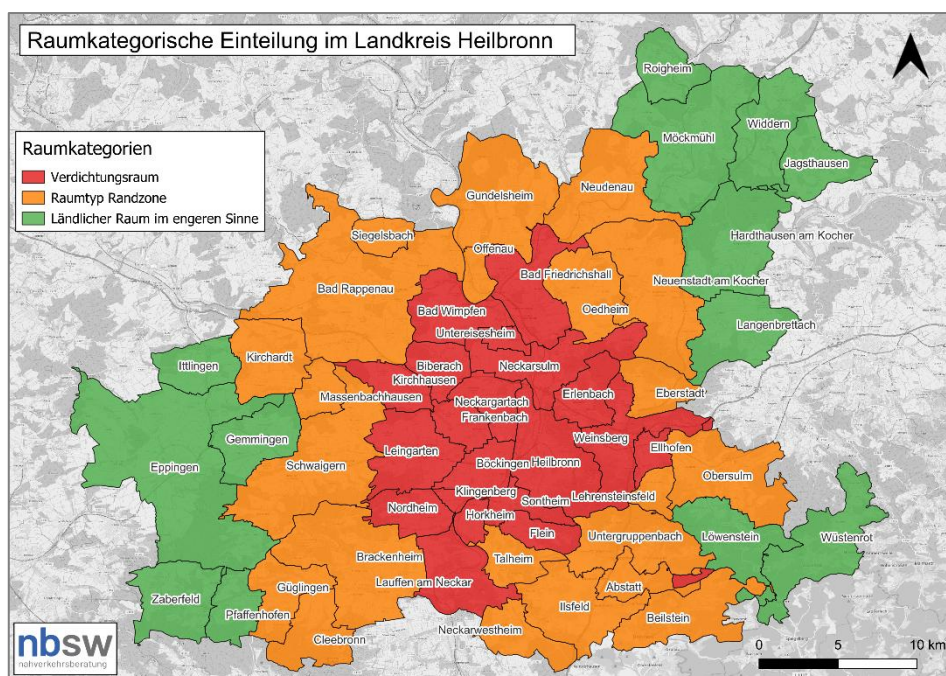


Abbildung 3-3: Raumkategorische Einteilung der Städte und Gemeinden

Quelle: Eigene Darstellung nach Landesentwicklungsplan 2002.

3.1.2 Raumstruktur der Stadt Heilbronn

Die Stadt Heilbronn gliedert sich in insgesamt neun Stadtteile (siehe Abbildung 3-4):

- ▶ Heilbronn (Kernstadt)
- ▶ Biberach
- ▶ Böckingen
- ▶ Frankenbach
- ▶ Horkheim
- ▶ Kirchhausen
- ▶ Klingenberg
- ▶ Neckargartach
- ▶ Sontheim

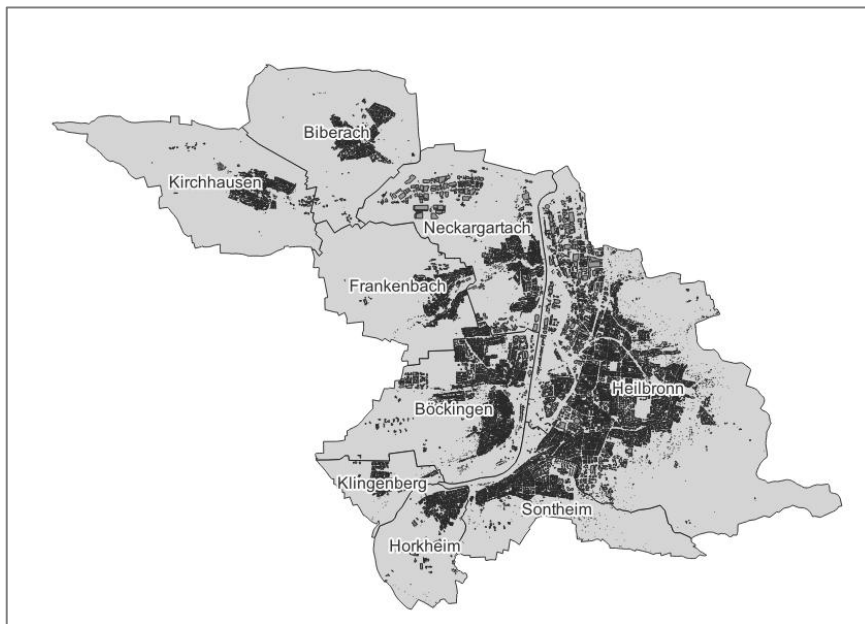


Abbildung 3-4: Räumliche Gliederung der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

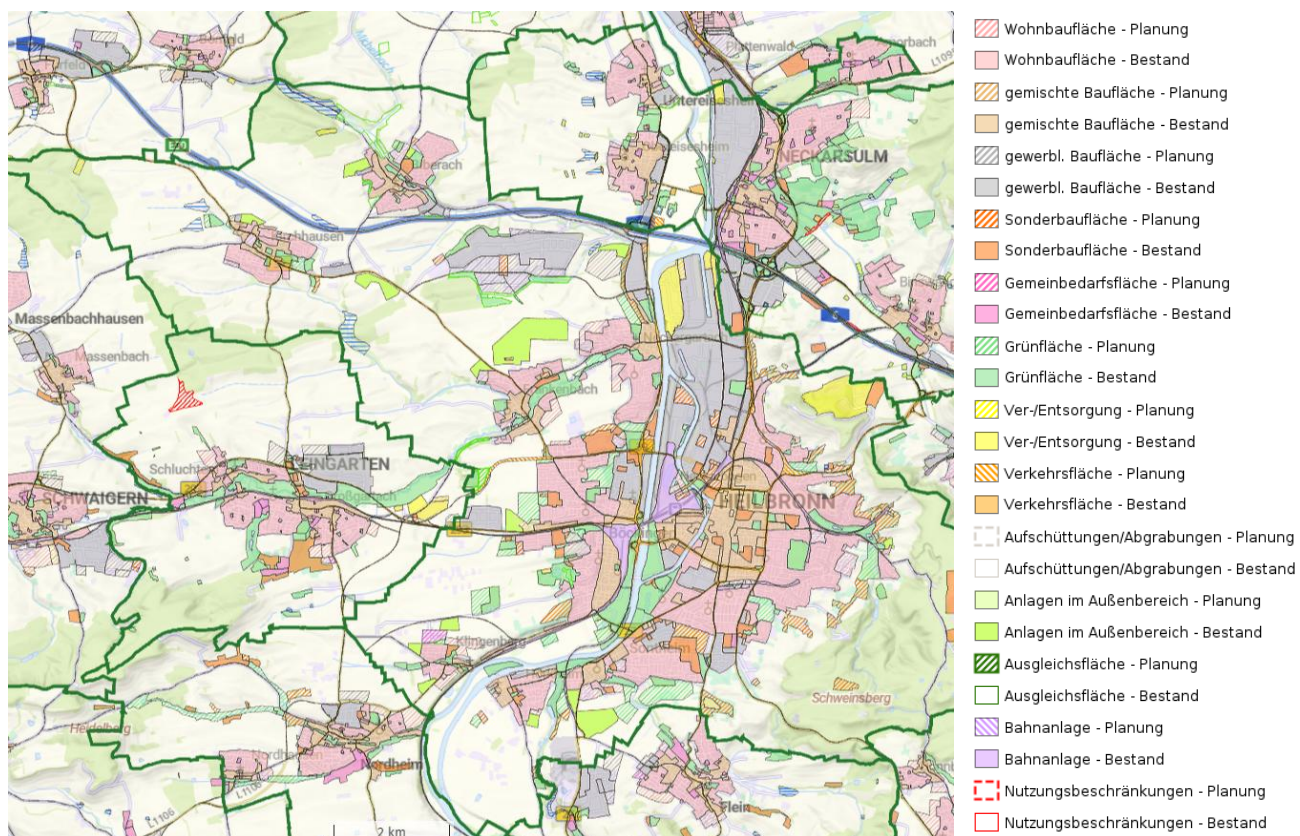


Abbildung 3-5: Flächennutzungsplan der Stadt Heilbronn

Quelle: Geoportal Baden-Württemberg, 2024.

Der Neckar durchfließt die Stadt Heilbronn von Norden nach Süden und teilt die Kernstadt in zwei Teile. Den Schwerpunkt des städtischen Verdichtungsereichs mit gemischter Nutzung (Wohnen, Arbeit, Gewerbe und Einkauf) stellt dabei das

Gebiet zwischen Neckar (im Westen), Mannheimer Straße (im Norden), Allee (im Osten) und Südstraße dar. Besonders der Bereich nördlich der Kernstadt ist durch eine Vielzahl von Gewerbeflächen geprägt, während der östliche Teil der Kernstadt überwiegend aus Wohngebieten besteht (siehe Abbildung 3-5). Weitere größere Gewerbegebiete befinden sich am Nordwestrand des Stadtgebiets im Stadtteil Neckargartach (Böllinger Höfe), westlich des Stadtteils Böckingen sowie im Süden der Stadt (Rosenberg, Gewerbegebiet Sontheim und Stuttgarter Straße/Schwabenhof).

Hauptverkehrsstraßen mit besonderer überregionaler Bedeutung sind:

- ▶ die im Norden verlaufende Bundesautobahn 6 (Mannheim-Nürnberg)
- ▶ die im Osten verlaufende Bundesautobahn 81 (Würzburg-Stuttgart)
- ▶ die Bundesstraße 27 in Richtung Mosbach und Stuttgart
- ▶ die Bundesstraße 39 in Richtung Sinsheim und Schwäbisch Hall
- ▶ die Bundesstraße 293 in Richtung Karlsruhe
- ▶ sowie die Landesstraßen L 1100 (Neckartalstraße, zwischen A6 und Sontheim) und L 1111 („Zubringer“ in Richtung A81/Untergruppenbach)

Die Stadtteile Biberach, Kirchhausen und Klingenberg liegen am weitesten von der Kernstadt entfernt und sind bereits eher ländlich geprägt (vgl. hierzu Kapitel 3.2.1). Größere als Grünflächen genutzte Gebiete sind der Ziegeleipark (Böckingen), der Wertwiesenpark (Sontheim), der Pfühlpark (Kernstadt) sowie die Bereiche entlang des Neckars zwischen der Kernstadt und Böckingen.

3.1.3 Entwicklungachsen

Des Weiteren werden im LEP von Baden-Württemberg und im Regionalplan Heilbronn-Franken Teilbereiche des Landkreises ausgemacht, welche Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung für die Raumstruktur abbilden. Entwicklungsachsen sollen, ergänzend zum zentralörtlichen System, die Verkehrs- und Versorgungsfunktion bündeln und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen.

Durch den Landkreis Heilbronn verlaufen folgende Landesentwicklungsachsen:

- ▶ (Stuttgart) – Lauffen a. N. – Heilbronn – Neckarsulm – Bad Friedrichshall – Gundelsheim – (Mosbach)
- ▶ (Bretten) – Eppingen – Schwaigern – Leingarten – Heilbronn – Weinsberg – Obersulm – Bretzfeld – Öhringen – Neuenstein/Waldenburg/Kupferzell – Untermünkheim – Schwäbisch Hall – Ilshofen – Crailsheim – (Feuchtwangen)
- ▶ Heilbronn – Bad Rappenau – (Sinsheim)
- ▶ Heilbronn – Neckarsulm – Neuenstadt a. K. – Möckmühl – (Adelsheim/Osterburken) – Boxberg – Lauda-Königshofen – Tauberbischofsheim – (Würzburg)

Nachfolgende Abbildung 3-6 zeigt eine kartografische Darstellung der Entwicklungsachsen, die durch den Landkreis Heilbronn verlaufen.

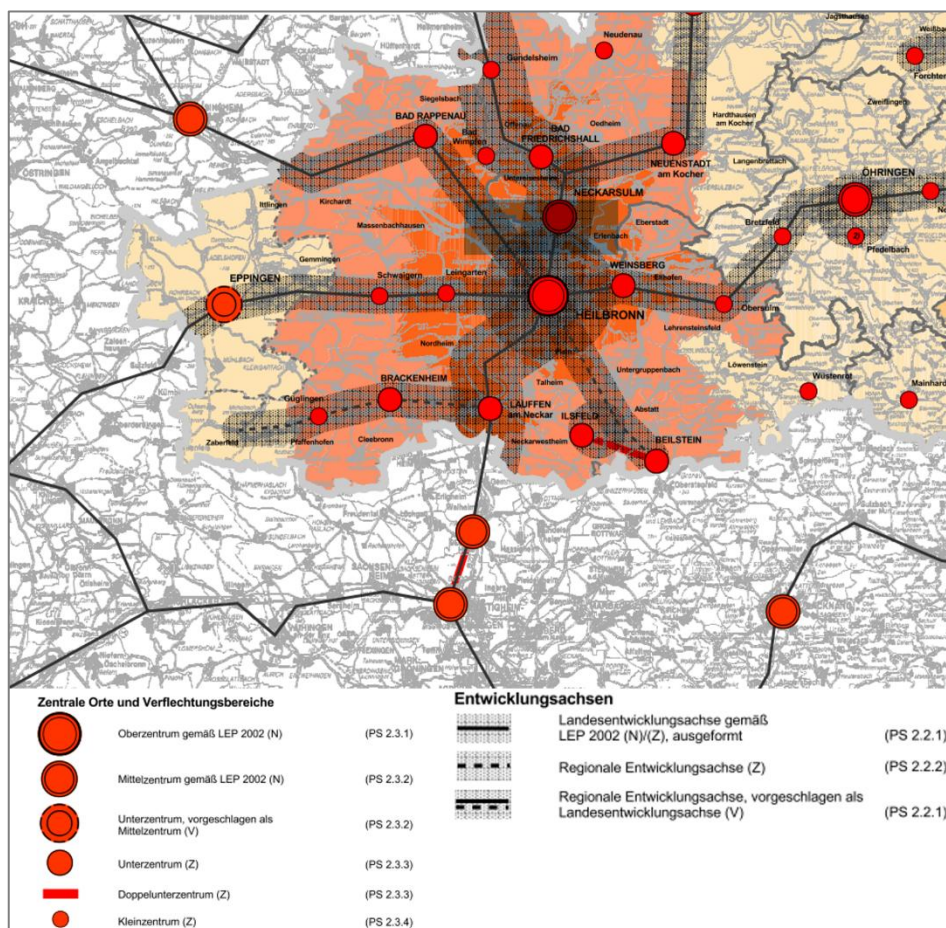


Abbildung 3-6: Ausschnitt der durch den Landkreis Heilbronn verlaufenden Landesentwicklungachsen

Quelle: Strukturkarte Heilbronn-Franken, 2006.

3.2 Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur

3.2.1 Status Quo

Zum Stichtag 31.12.2023 zählte der Landkreis Heilbronn 355.609 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von 321 Einwohnern pro Quadratkilometer entspricht. Damit liegt die Einwohnerdichte des Landkreises leicht über dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg, der bei 318 Einwohnern pro Quadratkilometer liegt. Ein Vergleich mit den umliegenden Landkreisen zeigt eine breite Spannweite der Bevölkerungsdichte, wobei der Landkreis Heilbronn leicht unter dem Durchschnitt dieser Region liegt (vgl. Anlage 3).

Der Stadtkreis Heilbronn hebt sich hingegen deutlich ab und verzeichnet mit 1.285 Einwohnern pro Quadratkilometer die höchste Bevölkerungsdichte im regionalen Vergleich. Die Stadtteile der Stadt Heilbronn unterscheiden sich zum Teil sowohl in der Fläche als auch in der Einwohnerzahl bzw. Einwohnerdichte erheblich (vgl. Tabelle 3-2). Die Stadtteile Kernstadt Heilbronn, Böckingen und Sontheim zeichnen sich durch eine besonders hohe Einwohnerdichte aus. Im Gegensatz dazu haben die Stadtteile Biberach und Kirchhausen die niedrigste Einwohnerdichte.

Stadtteil	Einwohner	Gemarkungs- größe	Einwohner pro km ²	Ø Alter
Kernstadt Heilbronn	64.665	31,4 km ²	2.059,4	40,6
Biberach	5.225	10,6 km ²	492,9	43,8
Böckingen	23.498	11,3 km ²	2.079,5	42,2
Frankenbach	5.948	8,9 km ²	668,3	44,4
Horkheim	4.108	4,9 km ²	838,4	45,9
Kirchhausen	4.005	11,5 km ²	348,3	43,0
Klingenberg	2.633	2,7 km ²	975,2	41,3
Neckargartach	10.883	11,3 km ²	963,1	40,9
Sontheim	11.897	7,5 km ²	1.586,3	43,7
Gesamt	132.862	99,9 km²	1.329,9	41,7

Tabelle 3-2: Strukturdaten der Heilbronner Stadtteile

Quelle: Stadt Heilbronn, Stand 31.12.2024.

Eine detaillierte Übersicht aller Städte und Gemeinden im Landkreis Heilbronn sowie deren jeweiliger Einwohnerzahl ist in Anlage 1 zu finden. Zwischen 2012 und 2022 wuchs die Einwohnerzahl im Landkreis Heilbronn um fast 9 Prozent. Besonders stark war das Wachstum in der Stadt Weinsberg sowie in den Gemeinden Cleeborn, Ellhofen, Jagsthausen, Lehensteinsfeld und Neckarwestheim, die im Vergleich zum Landkreisdurchschnitt eine überdurchschnittliche Zunahme der Bevölkerung verzeichneten. Im Gegensatz dazu gab es lediglich in der Stadt Widdern einen leichten Rückgang der Einwohnerzahl (vgl. Anlage 4). Im Stadtkreis Heilbronn stieg die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum um rund 9,2 Prozent, so dass die prozentuale Zunahme der Einwohnerzahl für den Land- und Stadtkreis Heilbronn in den Jahren 2012 bis 2022 auf einem ähnlichen Niveau liegt.

Neben der Entwicklung der Einwohnerzahl und deren Verteilung auf die Städte und Gemeinden im Kreis- und Stadtgebiet spielt auch die Altersstruktur eine entscheidende Rolle. Im Landkreis Heilbronn beträgt das Durchschnittsalter 43,4 Jahre und liegt damit leicht unter dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg, der bei 43,8 Jahren liegt (Stand 2022). Der Stadtkreis Heilbronn weist mit einem Durchschnittsalter von 42,2 Jahren einen noch deutlich niedrigeren Wert auf, der in der Kernstadt am geringsten ist (vgl. Tabelle 3-2). Die Altersstruktur im Stadtkreis Heilbronn weist insbesondere in den Altersgruppen der 18- bis 25-jährigen, 25- bis 40-jährigen und 40- bis 65-jährigen Unterschiede im Vergleich zum Landkreis Heilbronn auf. Der Anteil der 18- bis 25-Jährigen sowie der 25- bis 40-Jährigen liegt mit 1,4 Prozent bzw. 2,6 Prozent deutlich höher als im Landkreis Heilbronn. Im Gegensatz dazu ist die Altersgruppe der 40- bis 65-Jährigen im Stadtkreis um 3,2 Prozent weniger stark vertreten (vgl. Abbildung 3-7).

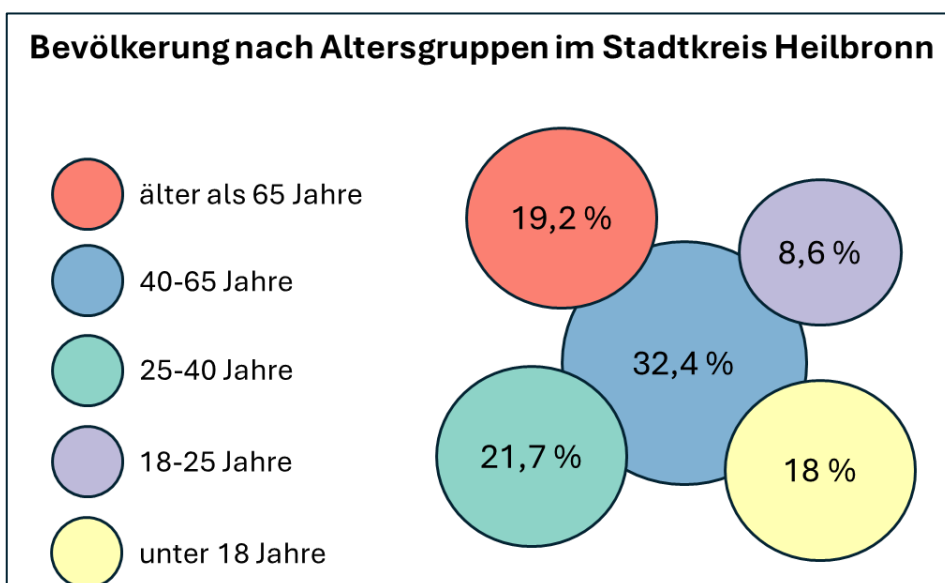


Abbildung 3-7: Bevölkerung nach Altersgruppen im Stadtkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023.

Eine Analyse der Altersgruppen im Landkreis zeigt, dass die Altersgruppe der 40-bis unter 65-Jährigen besonders stark vertreten ist: Sie macht mit 35,6 Prozent mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus. Zusammen mit der Altersgruppe der 65-Jährigen und Älteren ergibt sich ein Anteil von knapp 55 Prozent an der Gesamtbevölkerung (vgl. Abbildung 3-8).

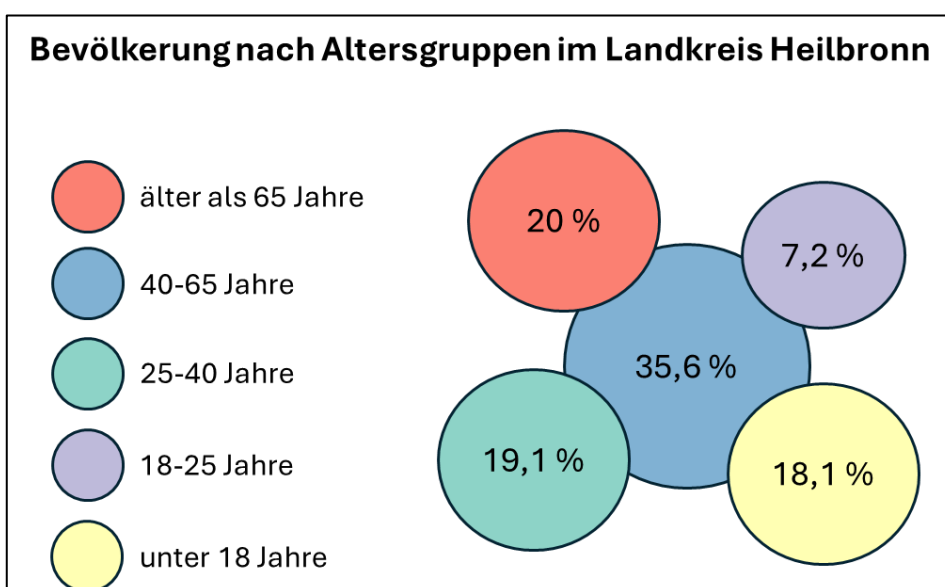


Abbildung 3-8: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023.

3.2.2 Demografische Entwicklung

Die Betrachtung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Heilbronn zeigt insbesondere eine Zunahme in der Altersgruppe der 65-Jährigen und Älteren auf (vgl. Abbildung 3-9). Der Anteil dieser Altersgruppe wird voraussichtlich weiter steigen, während der Anteil der anderen Altersgruppen entweder stagniert oder zurückgeht. Dies deutet darauf hin, dass das Durchschnittsalter der Bevölkerung weiter ansteigen wird.

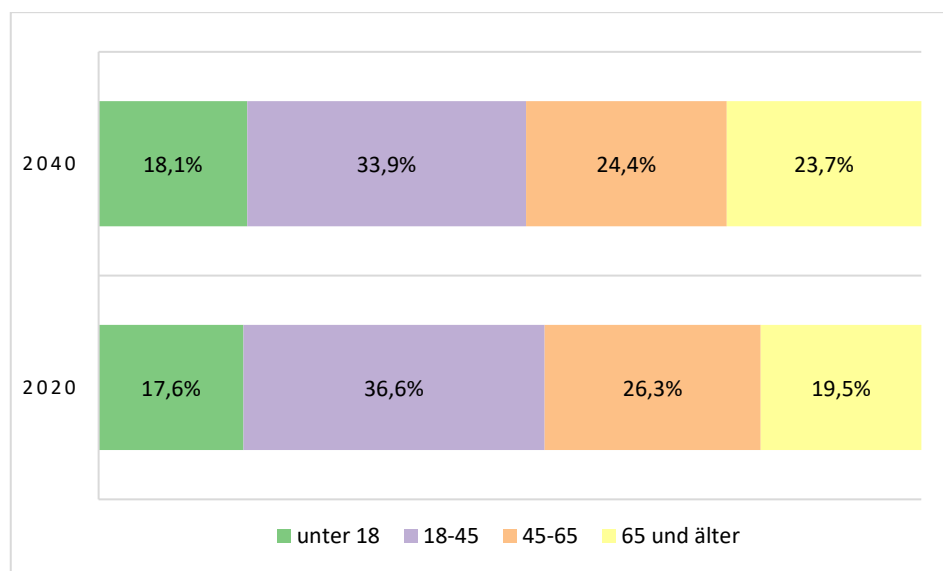


Abbildung 3-9: Bevölkerung nach Altersgruppen Stadtkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt Baden-Württemberg, 2024.

Die Einwohnerprognosen für den Landkreis Heilbronn sagen ein weiteres Bevölkerungswachstum zwischen 2024 und 2030 voraus, jedoch wird dieses laut den Prognosen deutlich geringer ausfallen als im Zeitraum 2012 bis 2022. Die Berechnungen für das Jahr 2030 basieren auf den Daten von 2020. Da jedoch bereits 2022 die Einwohnerzahl einiger Städte und Gemeinden über den Prognosewerten für 2030 lag, ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Entwicklung stärker ausfallen wird als die in Anlage 5 aufgeführten Prognosen. Den größten prozentualen Anstieg soll dabei die Gemeinde Ittlingen mit 4,4 % verzeichnen, während der geringste Anstieg in der Gemeinde Beilstein mit nur 0,9 % erwartet wird. Insgesamt wird für den gesamten Landkreis ein Anstieg von 2,5 % prognostiziert. Auch im Landkreis Heilbronn ist eine Zunahme der Gruppe der 65-Jährigen und Älteren zu erwarten (siehe Abbildung 3-10). Insgesamt ist diese Zunahme sogar größer als in der Stadt Heilbronn.

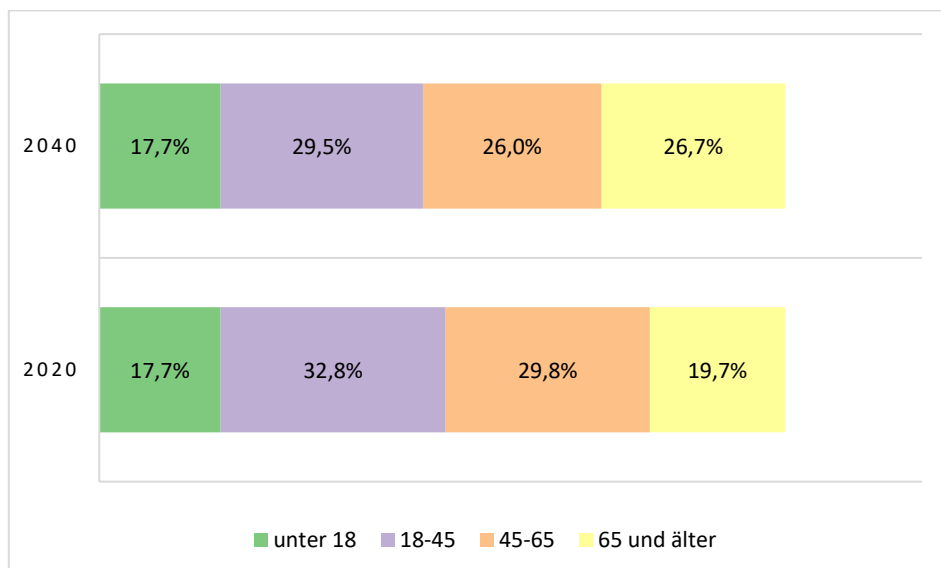


Abbildung 3-10: Bevölkerung nach Altersgruppen Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt Baden-Württemberg, 2024.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels werden somit insbesondere im Landkreis Heilbronn spürbar. Auf die daraus resultierenden Veränderungen in den Mobilitätsbedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten soll in der Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis mit einem bedarfsgerechten Angebot reagiert werden. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass die Nachfrage nach altersgerechten Mobilitätsangeboten in Zukunft steigen wird.

3.3 Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung

Auf die Bevölkerungsentwicklung, die im Landkreis Heilbronn zu erwarten ist, reagieren die einzelnen Gemeinden und Städte mit der Ausweisung von neuen Bebauungsflächen bzw. Nachverdichtung. Diese Veränderungen in der Siedlungsstruktur sollen in der zukünftigen Haltestellen- und Linienplanung berücksichtigt werden, um im Idealfall bereits von Beginn an den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr anbieten zu können. Wie Abbildung 3-11 entnommen werden kann, hat im Zeitraum von 2000 bis 2020 im Stadt- und Landkreis ein Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen stattgefunden. In der Stadt Heilbronn lag der Zuwachs geringer. In den Teilen des Landkreises, die zu den Randzonen um die Verdichtungsräume zählen, war der Zuwachs mit meist 10 bis 20 % am höchsten. Der ländliche Raum außerhalb dieser Zone weist einen variierenden Zuwachs an Flächen auf.

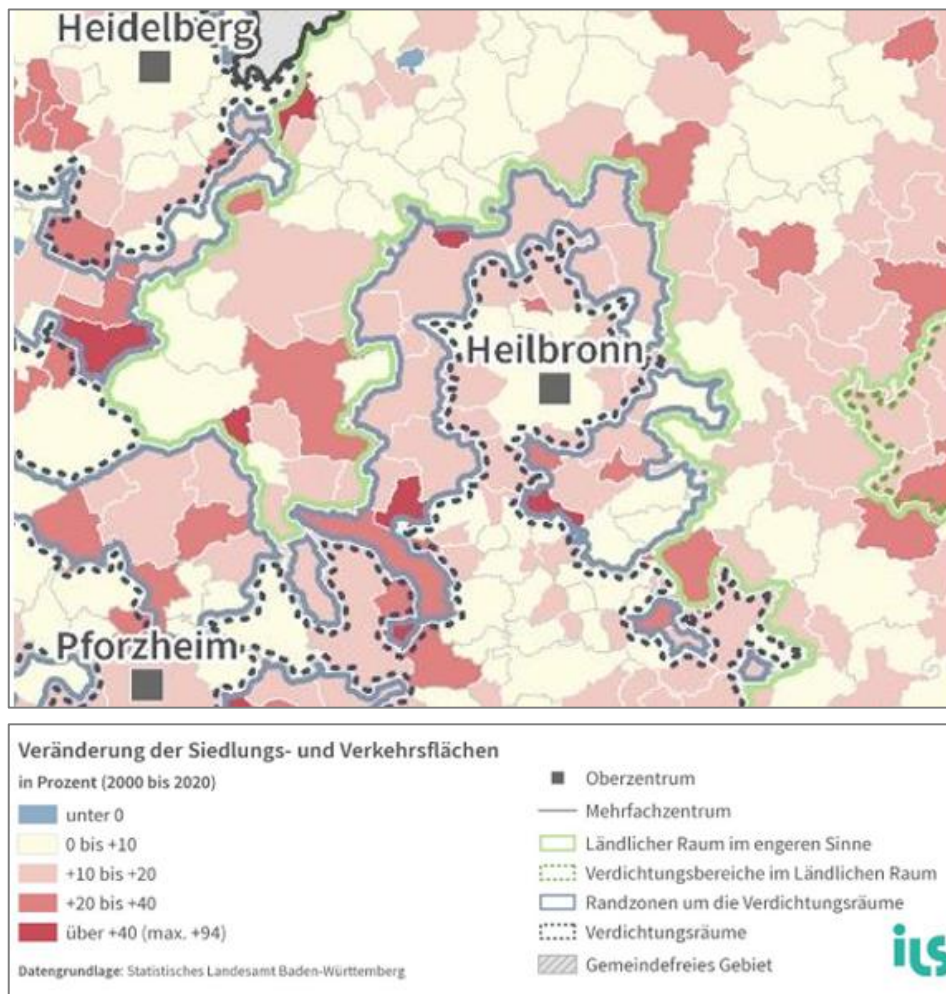


Abbildung 3-11: Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsflächen 2000-2020 im Raum Heilbronn

Quelle: Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg 2023.

Bereits begonnene oder geplante Bauvorhaben der Stadt Heilbronn sowie der Landkreiskommunen, die ggf. nicht durch den bestehenden ÖPNV erschlossen werden, sind im Folgenden aufgelistet. Gemeinden/Städte, die hier nicht aufgeführt sind, haben aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben oder sehen eine Erweiterung im bestehenden Einzugsbereich des ÖPNV vor.

Wohnflächen

- ▶ Heilbronn: Stadtquartier Neckarbogen am Hauptbahnhof, Weiterentwicklung für bis zu 3.500 Bewohner und Arbeitsplatz auf ca. 25 ha
- ▶ Heilbronn-Biberach: Wohnbaugelände Mühlberg-Finkenbergr mit ca. 140 Wohneinheiten auf ca. 9,5 ha
- ▶ Heilbronn-Böckingen: Baugelände Längelter mit ca. 950 Wohneinheiten auf ca. 17,8 ha
- ▶ Heilbronn-Kirchhausen: Baugelände „Buckelgärten“ auf teilweise bereits bebautem Bestandsgebiet mit ca. 60 Wohneinheiten auf ca. 3,1 ha
- ▶ Heilbronn-Neckargartach: Baugelände Nonnenbuckel „Hochgelegen“ mit ca. 520 Wohneinheiten auf ca. 6,4 ha, Baubeginn ist erfolgt

- ▶ Heilbronn-Sontheim: Wohnbaugebiet Klingenäcker mit ca. 190 Wohneinheiten auf ca. 7,6 ha
- ▶ Cleeborn: Neubaugebiet Lindenhof
- ▶ Eppingen: Neubaugebiet „Zylinderhof III“ mit etwa 110 Wohnungen
- ▶ Flein: Wohngebiet Leimengrubenäcker III
- ▶ Talheim: Neubaugebiet „Hinterer Tiefer Graben“
- ▶ Untergruppenbach: Fünf neue Wohngebiete
- ▶ Widdern: Gebiet „Steinenkreuz“ am Ortsrand; Wohnquartier an der Unterkessacher Straße

Gewerbeflächen

In Stadt und Landkreis Heilbronn entstehen diverse neue Flächen für Gewerbe und Industrie, wobei es sich meist um eine Erweiterung der bestehenden Gebiete handelt.

Die Vorhaben beinhalten:

- ▶ Heilbronn-Böckingen/Leingarten: Interkommunales Gewerbegebiet auf 8 ha neben dem Gewerbegebiet Böckingen-West
- ▶ Heilbronn-Neckargartach: Neues Gewerbegebiet IPAI (weitere Informationen siehe im folgenden Text) und Erweiterung Zukunftspark
- ▶ Bad Friedrichshall: Gewerbegebiet „Obere Fundel“ auf 16 ha neues Gebäudeensemble der Schwarz-Gruppe, Eröffnung 2025
- ▶ Beilstein: Erweiterung des Gewerbegebiets Kleinfeldle Köchersgrund
- ▶ Erlenbach/Neckarsulm: Interkommunales Gewerbegebiet Innovationsquartier Straßenäcker II
- ▶ Massenbachhausen: Ausbau Gewerbegebiet Fronäcker

IPAI

Im Stadtkreis Heilbronn in Neckargartach ist aktuell der durch das Land Baden-Württemberg geförderte „Innovation Park Artificial Intelligence“, kurz IPAI, im Aufbau. Das Vorhaben folgt dem Ziel, ein internationales Ökosystem für angewandte Künstliche Intelligenz zu werden.⁷ Seit Juni 2024 gibt es das erste eigene Gebäude im Zukunftspark Wohlgelegen. Mit Baustart 2025 soll ein klimafreundliches Campus-Quartier von circa 23 Hektar im Norden von Heilbronn auf dem Areal Steinäcker zwischen dem Industriepark Böllinger Höfe und dem Industriegebiet Neckarau entstehen und 2026 eröffnet werden. Die Nutzung des Campus soll vielfältig und flexibel sein und sowohl Zentren für Innovation und Unternehmen bieten als auch eine Kita, temporäres Wohnen, Gastronomie und Freizeitangebote und insgesamt circa 9.300 Arbeitsplätzen. Daher ist die zukünftige Bedienung durch den ÖPNV, welche auch nahegelegene Gebiete positiv beeinflussen soll, von hoher Bedeutung. Für die Anbindung des IPAI ist nach aktuellem Stand ein Mobilitäts-Hub geplant, welcher als zentraler Zugang zum Gebiet dienen soll.

Flächen im Bereich Bildung

Für den zentrumsnahen Bildungscampus mit derzeit 8.000 Studierenden ist ein weiteres deutliches Wachstum vorgesehen. Des Weiteren wurden im Heilbronner Neckarbogen sowie im Gewerbegebiet Erlenbach-Straßenäcker Standorte der

⁷ IPAI (2024).

Josef-Schwarz-Schule errichtet. Diese gilt es ebenso wie den Neubau der Franz-Binder-Verbundschule in Neckarsulm bei der ÖPNV-Planung zu beachten.

Weiterentwicklung der Flächen

Wie aus dem Eckpunktepapier des Landesentwicklungsplans „Raum für morgen“ (2023) hervorgeht, ist es, trotz einer wachsenden Bevölkerung und dem Bedarf an Flächen für vielfältige Zwecke, Ziel des Landes Baden-Württemberg den Flächenverbrauch zu reduzieren.⁸ Gerade in den Randzonen des Verdichtungsraumes Heilbronn gab es in den letzten Jahren starke Veränderungen. Ein weiterer Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen sollte vermieden werden und der Fokus auf einer Raumplanung mit effizienter Flächennutzung, dem Leitbild der kompakten Siedlungsentwicklung folgend, liegen. Dabei sollte sich die Planung an bestehenden Verkehrsachsen, insbesondere an ÖPNV-Haltestellen, orientieren.

3.4 Daseinsgrundfunktionen

Im Zuge einer umfassenden Raumanalyse sind die Daseinsgrundfunktionen – Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Erholung, Teilnahme am Verkehr und Versorgung – näher zu betrachten. Die betreffenden Informationen geben Aufschluss über Bedürfnisse und alltägliche Wege von Einwohnern des Raumes, aus denen sich die Verkehrsnachfrage ableiten lässt.

3.4.1 Wirtschaft und Arbeit

Stadt und Landkreis Heilbronn zählen zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten in Baden-Württemberg. In der Region sind weltweit tätige Unternehmen wie Audi, Bosch und die Schwarz-Gruppe ansässig. Besonders hervorzuheben sind die Branchen Maschinenbau, Fahrzeugbau, Verpackungsindustrie, Nahrungs- und Genussmittel sowie Elektrotechnik, deren Produkte weltweit verbreitet sind. Besonders die Zulieferunternehmen im Automobilsektor sind für ihre hohe Qualität bekannt. Heilbronn nimmt außerdem eine wichtige Rolle als Bankenstandort ein und ist ein bedeutender Handels- und Dienstleistungsort. Der Standort bietet zudem einen wichtigen Hafen und ist Sitz der Südwestdeutschen Salzwerte AG, einem der größten Steinsalzproduzenten Europas.

Die Wirtschaftsleistung der Bevölkerung liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt, während der Einzelhandelsumsatz pro Kopf bei etwa 7.800 Euro liegt. Mit einer Einzelhandelszentralität von mehr als 159 zählt Heilbronn zu den führenden Städten in Deutschland. Der Standort zeichnet sich durch einen stabilen Branchenmix und eine hohe Dichte an mittelständischen Unternehmen aus. Wichtige Faktoren für die Innovationskraft der Region sind die Hochschule Heilbronn, die Duale Hochschule Baden-Württemberg und der Bildungscampus mit mehreren Zweigstellen diverser Hochschulen bzw. Forschungseinrichtungen. Die Innovationsfabrik Heilbronn (IFH) und der Zukunftspark Wohlgelegen richten sich zudem insbesondere an junge Unternehmen aus der Hightech-Branche. Laut dem Zukunftsatlas 2019 belegt Heilbronn Platz 32 von 401 und gilt damit als eine der Städte mit „sehr hohen Zukunftschancen“.

Um einen Überblick über die Arbeitsplätze in den Städten und Gemeinden zu ermöglichen, werden die Daten des Statistischen Landesamtes von Baden-

⁸ Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg (2023).

Württemberg herangezogen. Die Daten enthalten ausschließlich Informationen zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, ausgenommen hiervon sind demnach Beamte, Selbständige, geringfügig Beschäftigte, mithelfende Familienangehörige und Berufs- und Zeitsoldaten. Weiterhin folgt aus diesen Daten auch das Verhältnis der Anzahl der Beschäftigten am Wohnort zu den Pendlern. Dieses ist für eine Betrachtung der verkehrsräumlichen Beziehungen von Bedeutung. Die Daten ermöglichen einen ersten Überblick über die Heterogenität der Gegebenheiten innerhalb des Untersuchungsraums. Gleichmaßen kann auf Ebene der Gemeinden ein wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte ermittelt werden. Diese deuten auf ein erhöhtes Pendleraufkommen hin und können folglich einen Hinweis auf eine erhöhte Verkehrsnachfrage geben.

Die Wirtschaft im Landkreis Heilbronn zeichnet sich durch eine niedrige Arbeitslosenquote von 3,9 % (Stand: Dezember 2024) aus, die unter dem Durchschnitt Baden-Württembergs von 4,3 % liegt⁹. Im Vergleich dazu verzeichnet der Stadtkreis Heilbronn eine höhere Arbeitslosenquote von 6,3 %. Vergleicht man die Arbeitslosenquote in der Stadt Heilbronn mit den anderen sieben Großstädten in Baden-Württemberg (Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg im Breisgau, Heidelberg, Ulm und Pforzheim), so liegt sie über dem Durchschnitt dieser Städte, der bei 5,6 % liegt. Die Stadt Reutlingen wurde bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt, da die verfügbaren Arbeitslosenzahlen nur den gesamten Landkreis umfassen.

Insgesamt gibt es 151.580 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Heilbronn und 75.860 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Stadtkreis Heilbronn, die ihren Arbeitsort im Landkreis haben. 27.759 Personen leben und arbeiten im Stadtgebiet Heilbronn (Stand: Juni 2024). Der Großteil der Beschäftigten ist in unterschiedlichen Dienstleistungsbereichen tätig. Des Weiteren gibt es aber auch viele Beschäftigte im produzierenden Gewerbe. Besonders im Landkreis Heilbronn sticht der Sektor der Produktionsberufe mit fast 39 Prozent deutlich heraus (vgl. Abbildung 3-12).

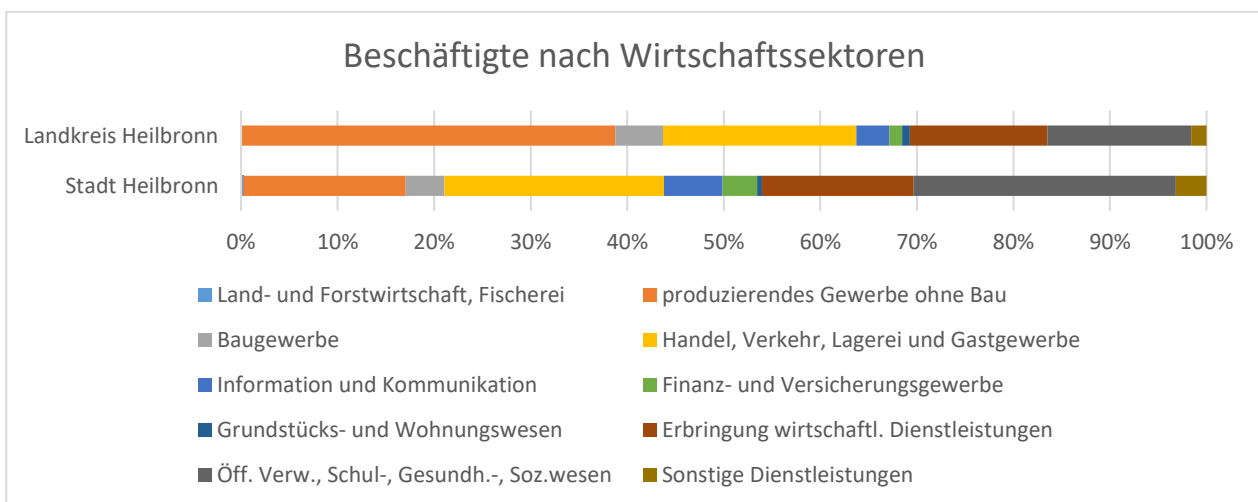


Abbildung 3-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssectoren im Stadt- und Landkreis Heilbronn – Stand Juni 2024

Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit, 2025.

⁹ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2023).

Beschäftigungszahlen auf kommunaler Ebene

In Anlage 6 wird dargestellt, wie sich die Anzahl der Beschäftigten auf Stadt bzw. Gemeindeebene darstellt. Dabei wird zwischen den Beschäftigten am Arbeitsort und am Wohnort differenziert. Ersteres setzt sich aus der Anzahl der Einpendler sowie der am Arbeitsort wohnhaften Beschäftigten (= innerörtlich Pendelnde) zusammen. Somit beschreibt die Anzahl an Beschäftigten am Arbeitsort die Anzahl an Arbeitsplätzen in einer Stadt. Die Anzahl der Beschäftigten am Wohnort beschreibt hingegen die Summe der Anzahl der Auspendler und der Anzahl der innerörtlichen Pendelnden.

Wie bereits oben beschrieben, wird sich hierbei neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die geringfügig entlohten Beschäftigte sowie Beamte und Beamtinnen bezogen. Dadurch sind auch die, zu der ausschließlichen Betrachtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, abweichenden Zahlen zu erklären.

Die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort (Arbeitsplätze) setzt sich aus Einpendlern, Auspendlern und den innerörtlichen Pendlern, also den am Arbeitsort wohnenden Beschäftigten, zusammen. Dabei zeigt sich, dass die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis Heilbronn einen negativen Pendlersaldo aufweisen, das heißt, die Zahl der Auspendler übersteigt die der Einpendler.

Den höchsten negativen Pendlersaldo verzeichnet die Stadt Bad Rappenau mit -3.806, gefolgt von Bad Friedrichshall (-3.547) und Eppingen (-2.729). Nur wenige Städte und Gemeinden im Landkreis haben einen positiven Pendlersaldo. Hervorzuheben sind hier die Stadt Neckarsulm (+30.313) und die Gemeinde Abstatt (+5.274). Dies ist auf die dort ansässigen großen Unternehmen zurückzuführen, darunter die Schwarz-Gruppe, Audi-AG und Rheinmetall Automotive in Neckarsulm sowie die Bosch Gruppe in Abstatt.

Insgesamt ergibt sich für den Landkreis Heilbronn ein negativer Pendlersaldo von -5.851, was die deutliche Überzahl der Auspendler gegenüber den Einpendlern unterstreicht. Im Gegensatz dazu weist der Stadtkreis Heilbronn mit +18.291 einen deutlich positiven Pendlersaldo auf, was seine Bedeutung als Wirtschaftsstandort hervorhebt. Das Pendlersaldo für den gesamten Stadt- bzw. Landkreis Heilbronn lässt sich Anlage 6 entnehmen. In Kapitel 3.6.3 werden die Quell- und Zielorte der Pendlerverflechtungen durch kartografische Darstellung der Verkehrsverflechtungen näher betrachtet.

3.4.2 Bildung

Das Oberzentrum Heilbronn weist eine Vielzahl unterschiedlicher Schultypen auf (siehe Abbildung 3-13). Von besonderer verkehrlicher Bedeutung sind die Berufsschulen und Gymnasien. Ein Großteil der beiden Schulformen ist in der Kernstadt angesiedelt. Ein großes Schulzentrum befindet sich mit den beiden Berufsschulen Peter-Bruckmann-Schule und der Gustav-von-Schmoller-Schule in Bahnhofsnähe. Eine Realschule sowie eine Förderschule ergänzen diesen zentralen Schulstandort. Zusätzlich gibt es in Böckingen „Im Haselter“ ein weiteres großes Berufsschulzentrum mit zwei großen Schulen. Das Technische Schulzentrum liegt in der Innenstadt im Bereich Paulinenstraße/Pestalozzistraße und besteht ebenfalls aus zwei Berufsschulen am Standort.

Im Bereich Sontheimer Landwehr gibt es ein weiteres großes Schulzentrum mit zwei weiterführenden Schulen, einer Grundschule und der Freien Waldorfschule Heilbronn. In Böckingen stehen für die westlichen Stadtteile im Bereich Schanz und Kreuzgrund eine Werkrealschule und eine Realschule zur Verfügung.

In allen Stadtteilen sind für eine ortsnahe Bildung Grundschulen vorhanden. In den größeren Stadtteilen Böckingen und Sontheim sowie in der Innenstadt auch mehrere Standorte.

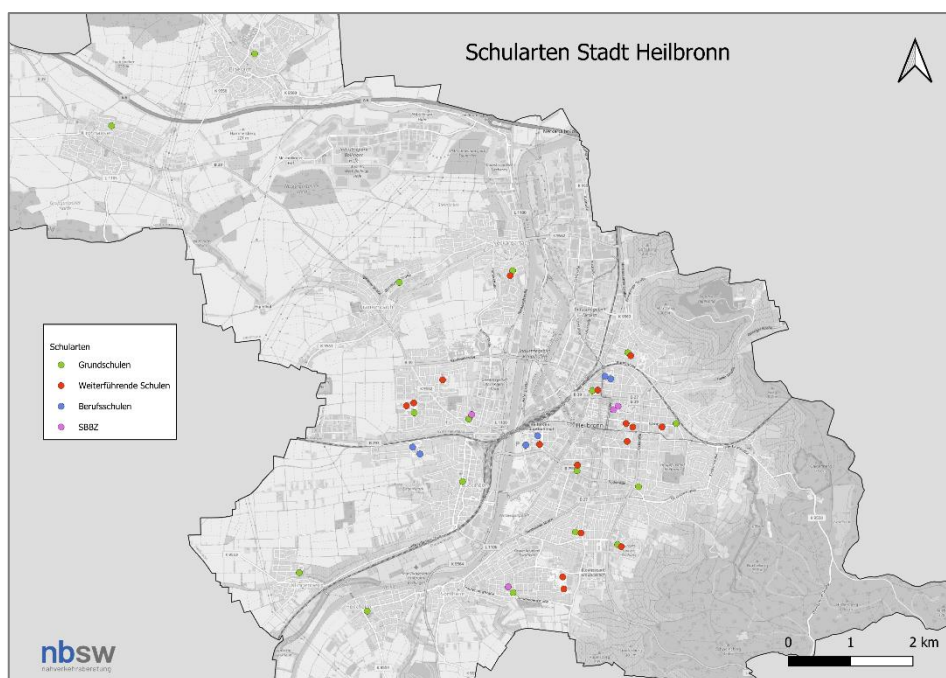


Abbildung 3-13: Schulstandorte in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemäß der Zensuszählung im Jahr 2022 besuchten rund 54.300 Schülerinnen und Schüler im Stadt- und Landkreis unterschiedliche Schulformen. Betrachtet man die prozentuale Verteilung je Schulart, so fällt auf, dass im Landkreis Heilbronn mehr Schülerinnen und Schüler ein Gymnasium/Kolleg besuchen (vgl. Abbildung 3-15).

Im Landkreis Heilbronn gibt es eine große Variation an Bildungsangeboten, was sich in der Vielzahl der unterschiedlichen Schularten sowie den Hochschulen widerspiegelt. In Abbildung 3-14 ist die Verteilung der Schulen im Kreisgebiet Heilbronn dargestellt. Demnach zeigt sich, dass alle kreisangehörigen Städte jeweils ein Angebot von mehreren Schularten aufweisen. Insbesondere Bad Friedrichshall, Bad Rappenau, Brackenheim, Eppingen, Neckarsulm und die Stadt Heilbronn weisen eine erhöhte Konzentration an Schulen auf. Während in den Gemeinden des Landkreises mindestens eine Grundschule liegt, sind die weiterführenden Schulen und Sonderschulen i.d.R. in größeren Städten und Gemeinden zu finden. Mit der Christian-Schmidt-Schule existiert nur in Neckarsulm eine berufliche Schule, die überwiegende Anzahl der relevanten Berufsschulstandorte befindet sich hingegen in der Stadt Heilbronn und in den Nachbarkreisen.

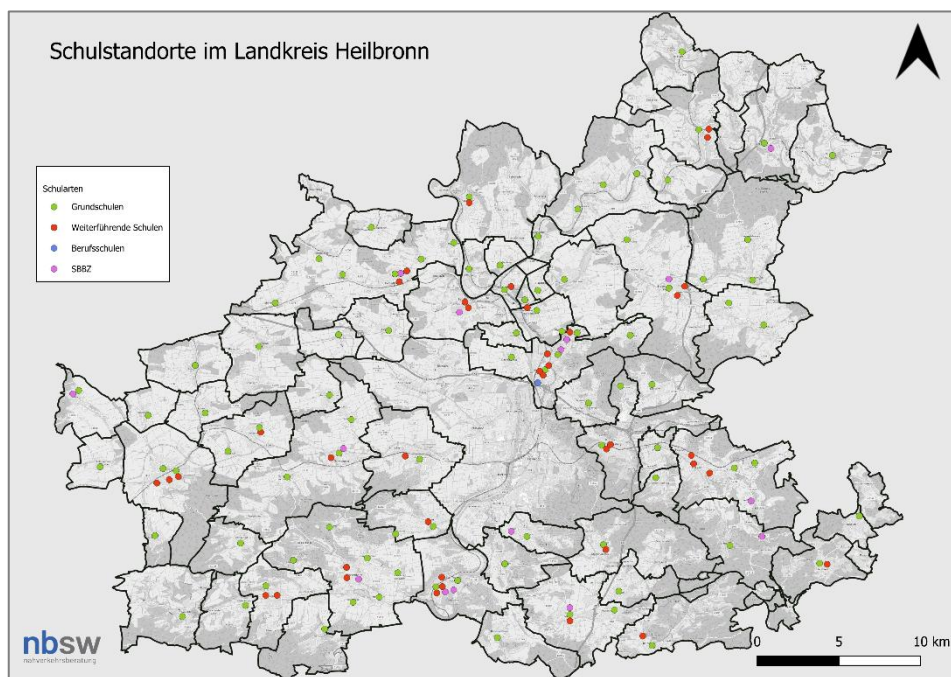


Abbildung 3-14: Schulstandorte im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

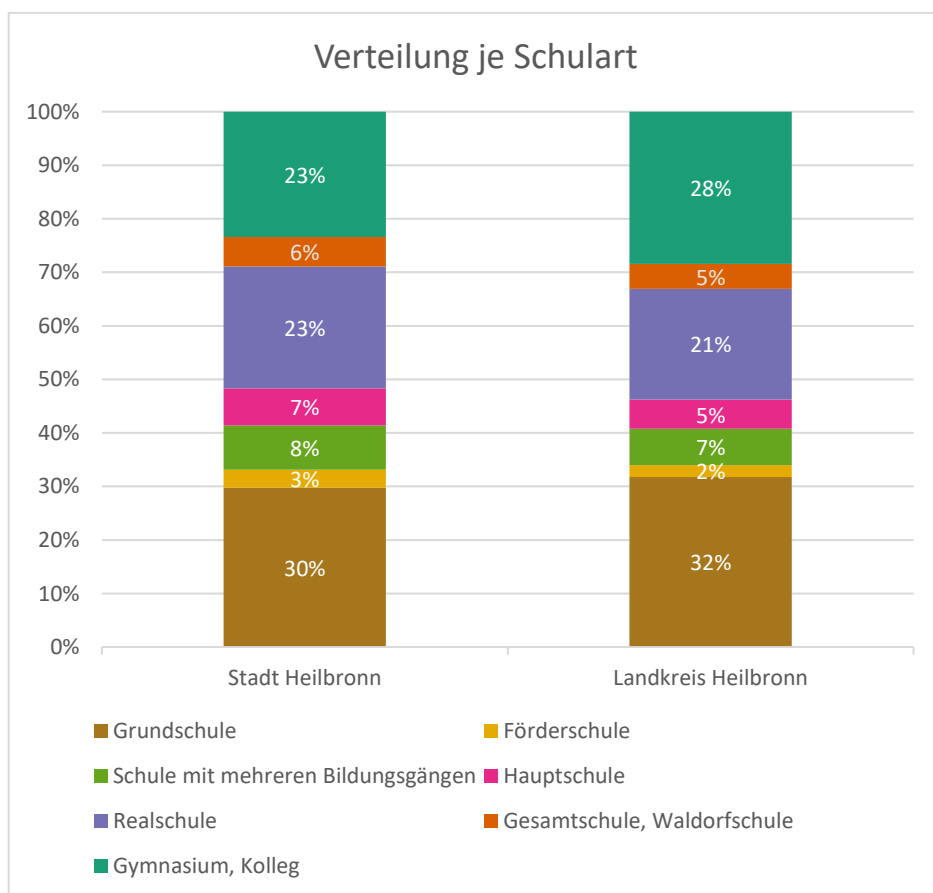


Abbildung 3-15: Verteilung je Schulart in Stadt- und Landkreis Heilbronn

Quelle: Zensus 2022, Bildung und Erwerbstätigkeit, Stichtag 15.05.2022.

Die Erreichbarkeit der Schulstandorte wird z.T. durch zusätzliche Fahrtenangebote sichergestellt, die das Angebot auf den Taktlinien entsprechend der Nachfrage ergänzen.

Die größten Schülerströme bestehen aus dem Landkreis in den Stadtkreis Heilbronn. Hier besonders an die weiterführenden Schulen, welche ihre Standorte in der Innenstadt und Böckingen haben. Das Mittelzentrum Neckarsulm mit seinem Berufsschulstandort und dem Albert-Schweizer-Gymnasium weist ebenfalls hohe Schülerzahlen auf. Das Schulzentrum in Eppingen mit dem Hartmanni-Gymnasium, der Selma-Rosenfeld-Realschule und der Hellbergschule ist für eine Großzahl der Schülerinnen und Schüler ein Ziel im westlichen Landkreis Heilbronn. Weitere bedeutende Standorte aufgrund einer hohen Anzahl zu befördernden Schülerinnen und Schülern sind in Bad Wimpfen das Hohenstaufen-Gymnasium, in Neuenstadt das Schulzentrum mit dem Eduard-Mörke-Gymnasium und der Helmbund-Haupt- und Realschule sowie in Beilstein das Herzog-Christoph-Gymnasium (siehe Abbildung 3-16).

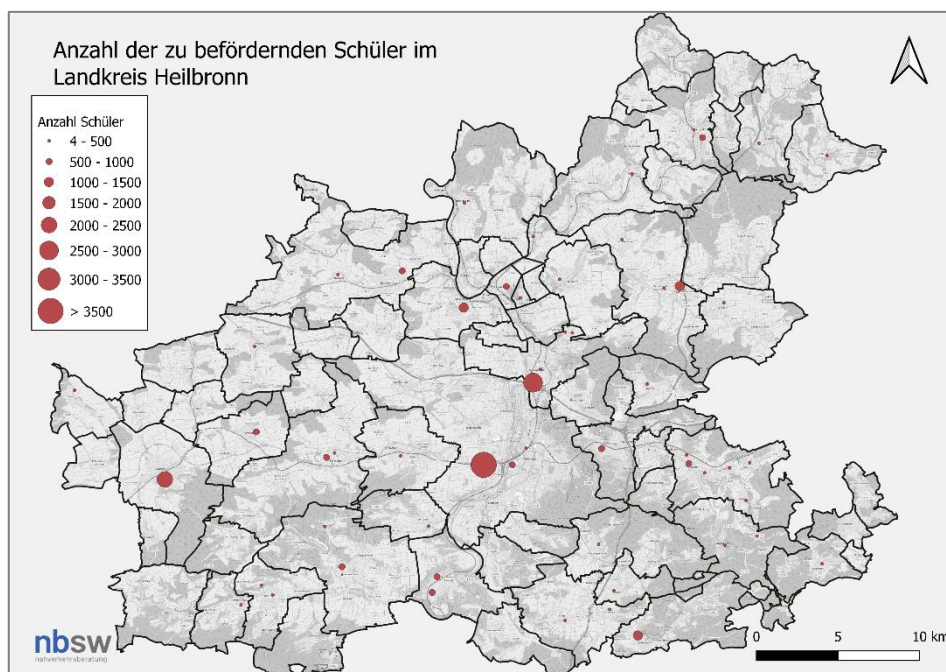


Abbildung 3-16: Anzahl zu befördernder Schüler nach Schulstandorten

Quelle: Eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt und Landkreis Heilbronn.

Die berufliche Bildung im Rahmen eines Studiums kann in Heilbronn an der Hochschule Heilbronn (HHN), der DHBW und vielen weiteren Einrichtungen verfolgt werden. Die unterschiedlichen Institutionen vereinen sich am Bildungscampus in der Kernstadt, der zweite Hochschulstandort der HHN befindet sich am TechCampus in Sontheim.

Der Standort Bildungscampus wies in den letzten Jahren stark steigende Studierendenzahlen auf: Aktuell umfasst dies insgesamt 8.000 Studierende, perspektivisch im Zuge geplanter Erweiterungen bis zu 20.000. Der Standort Sontheim TechCampus erfuhr in den letzten Jahren einen Rückgang an Studierendenzahlen, bedingt durch Verlagerungen auf den neu entstandenen Bildungscampus. Derzeit studieren etwa 2.300 Personen am TechCampus.

3.4.3 Versorgung und Einkauf

Die Stadt Heilbronn übernimmt als Oberzentrum eine zentrale Versorgungsfunktion in der Region, die deutlich über den täglichen Bedarf hinausgeht. Insbesondere die Heilbronner Innenstadt bildet dabei den Schwerpunkt des Versorgungsangebots. Im Landkreis Heilbronn erfüllen 17 der insgesamt 46 Städte und Gemeinden die Funktion eines Klein- oder Unterzentrums. Diese Zentren gewährleisten eine Grundversorgung, die den täglichen Bedarf der Bevölkerung abdeckt. In den verbleibenden 31 Gemeinden ist die Grundversorgung in Teilen eingeschränkt, sodass die Einwohner für bestimmte Versorgungsangebote auf umliegende Städte und Gemeinden angewiesen sind. Dies führt zu einem erhöhten Mobilitätsbedarf, der bei der Planung des ÖPNV berücksichtigt werden sollte, um den Zugang zu diesen Angeboten zu erleichtern. Dabei ist es besonders wichtig, Haltestellen in der Nähe zu integrieren und diese bereits frühzeitig in die Planung einzubeziehen, etwa bei der Entwicklung neuer Gewerbegebiete.

Auch kreisnahe Mittelzentren wie Sinsheim oder Mosbach nehmen für einige Gemeinden eine wichtige Versorgungsfunktion wahr (vgl. Kapitel 3.1.1). Dies unterstreicht die Bedeutung einer interkommunalen und kreisüberschreitenden Nahverkehrsplanung, um eine zuverlässige Grundversorgung für die gesamte Region sicherzustellen. Das Mittelzentrum Neckarsulm sowie die Unterzentren Eppingen und Bad Rappenau bieten darüber hinaus Versorgungsangebote, die über den täglichen Bedarf hinausreichen.

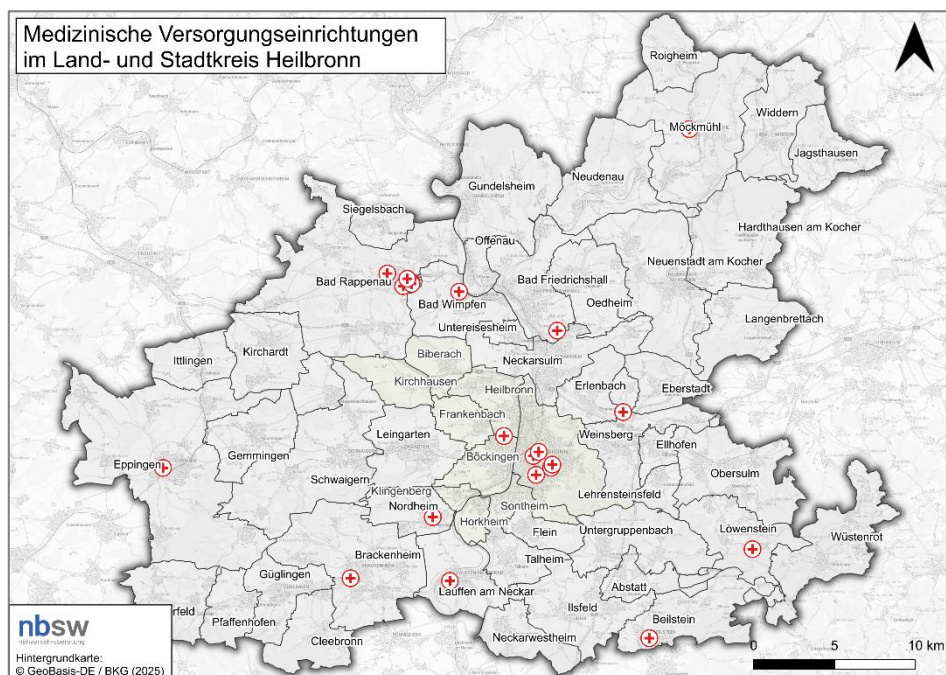


Abbildung 3-17: Medizinische Versorgungseinrichtungen

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Gesundheitsversorgung in Stadt und Landkreis Heilbronn wird durch zahlreiche Arztpraxen sowie durch die SLK-Kliniken Heilbronn gewährleistet. Diese Einrichtungen sichern eine umfassende medizinische Betreuung für die Bevölkerung der gesamten Region. Eine kartografische Übersicht der untenstehenden Kliniken ist in Abbildung 3-17 dargestellt und umfasst folgende Standorte:

- Klinikum am Gesundbrunnen (Heilbronn)
- Klinikum am Plattenwald (Bad Friedrichshall)
- Krankenhaus Möckmühl
- Rehabilitationsklinik Brackenheim
- Fachklinik Löwenstein
- Kraichgauklinik (Bad Rappenau)
- Salinenklinik (Bad Rappenau)
- Klinikum am Weissenhof (Weinsberg)
- SRH Gesundheitszentrum Bad Wimpfen
- Vulpus Klinik (Bad Rappenau)
- Kraichgauklinik (Bad Rappenau)
- Rosentrittklinik (Bad Rappenau)
- Sophie-Luisen-Klinik (Bad Rappenau)
- MVZ am Klinikum am Weissenhof (Weinsberg)
- MVZ Möckmühl
- MVZ Gesundbrunnen (Heilbronn)
- MVZ Dr Frenzel
- MVZ Eppingen
- MVZ Flein-Talheim-Nordheim
- MVZ Neckarsulm

3.4.4 Freizeit, Erholung und Tourismus

Stadt und Landkreis Heilbronn zeichnen sich durch eine große Vielfalt an touristischen und kulturellen Angeboten aus. Als Zentrum des Württemberger Weinbaus prägen die weitläufigen Weinreben das Landschaftsbild des Landkreises Heilbronn und laden zu Erholung und Freizeitaktivitäten ein. Die beiden Naturparks Stromberg-Heuchelberg und Schwäbisch-Fränkischer Wald sowie das Neckartal bieten attraktive Möglichkeiten, um die abwechslungsreiche Landschaft zu Fuß oder mit dem Rad zu erkunden.

Historische Sehenswürdigkeiten sind in der Region zahlreich vertreten. Dazu gehören zahlreiche Burgen und Burgruinen sowie Schlösser, zum Beispiel die Burgruinen Blankenhorn und Löwenstein sowie die Burg Stettenfels. Fachwerkstädte wie die Altstadt von Eppingen und Bad Wimpfen sowie zahlreiche weitere historische Orte ergänzen das kulturelle Angebot.

Mit der experimenta in Heilbronn verfügt die Region über das größte Science Center Deutschlands, das mit innovativen und interaktiven Ausstellungen ein breites Publikum anspricht. Weitere kulturelle Angebote stellen das Stadtmuseum Neckarsulm sowie das Deutsche Zweirad- und NSU-Museum dar.

Regelmäßige Veranstaltungen wie das Heilbronner Weindorf, der Wimpfener Talmarkt, der Brettacher Markt oder die Burgfestspiele in Jagsthausen tragen ebenfalls zum kulturellen Leben bei. Weitere Highlights sind die Freilichtspiele in Neuenstadt, Möckmühl und anderen Orten der Region. Eine überregionale Attraktion ist der Freizeitpark Tripsdrill, der jährlich mehr als 800.000 Besucher anzieht.

Quantitative Anhaltspunkte zur Bedeutung des Tourismus liefern Zahlen zu Beherbergungsbetrieben und Übernachtungen. Statistisch erfasst werden dabei in Deutschland grundsätzlich alle Beherbergungsbetriebe, die mindestens zehn Betten anbieten. Neben Hotels, Gasthöfen und Pensionen können dies z.B. auch Jugendherbergen, Ferienheime, Reha-Einrichtungen und Hütten sein. Außerdem sind Campingplätze in der Statistik berücksichtigt, wobei hier Bezug auf die Stellplätze genommen wird. Allerdings ist bezüglich der Aussagekraft dieser Daten zu berücksichtigen, dass nicht nur Übernachtungen zu touristischen Zwecken erfasst sind, sondern auch von Geschäftsreisenden oder Leiharbeitskräften. Außerdem liefern die Daten keine Informationen zur Bedeutung des Tagestourismus sowie zu kleinen Betrieben, die im ländlichen Raum trotzdem eine wichtige Rolle spielen können.

Gemäß Zahlen des Statistischen Landesamts BW verzeichnete der Landkreis Heilbronn im Jahr 2022 über 300.000 Ankünfte und eine Million Übernachtungen. Durchschnittlich verweilen die Gäste drei bis vier Tage.

Im Jahr 2023 gab es in den Beherbergungsbetrieben im Land- und Stadtkreis Heilbronn über 13.000 Schlafgelegenheiten, etwa ein Viertel der Schlafgelegenheiten entfielen dabei auf die Stadt Heilbronn. Im Landkreis Heilbronn wiesen die Städte Bad Rappenau, Löwenstein und Neckarsulm die mit Abstand höchste Anzahl an Schlafgelegenheiten auf. Auf die anderen Kommunen entfielen signifikant weniger Betten. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist in Neckarwestheim, Bad Rappenau, Bad Wimpfen am höchsten.

Eine detaillierte Übersicht über die Anzahl der Betriebe, Schlafgelegenheiten, Ankünfte, Übernachtungen, Aufenthaltsdauer in Tagen und der Auslastung der Schlafgelegenheiten kann Anlage 7 entnommen werden.

3.5 Bestehendes Verkehrsangebot

3.5.1 Organisationsstruktur

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg mit seiner zu diesem Zweck gegründeten Nahverkehrsgesellschaft. Der SPNV stellt die Grundlage dar, auf welcher der straßengebundene Nahverkehr mit dem Bus aufbauen soll, entsprechend der Vorgabe des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes § 4 Abs. 5: *„Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.“* Gegenstand des vorliegenden Nahverkehrsplanes ist vorwiegend der straßengebundene ÖPNV, für welchen Stadt und Landkreis Heilbronn Aufgabenträger sind.

Der übergeordnete Verkehrsverbund für den Stadt- und Landkreis Heilbronn ist die Heilbronner-Hohenloher-Haller-Nahverkehr GmbH (HNV). Dieser ist insbesondere für eine einheitliche Tarifierung von Bus, Bahn und Stadtbahn verantwortlich und umfasst darüber hinaus noch den Hohenlohekreis sowie bestimmte Bereiche der Landkreise Rhein-Neckar, Neckar-Odenwald, Schwäbisch Hall, Rems-Murr und Ludwigsburg, von denen die ersten drei ebenfalls Gesellschafter der HNV GmbH sind. Zu den weiteren Aufgaben des HNV gehören die gemeinsame Vermarktung aller Verkehrsangebote, die Einnahmenaufteilung im Verbundgebiet sowie netzübergreifende Themen im Bereich Digitalisierung.

3.5.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

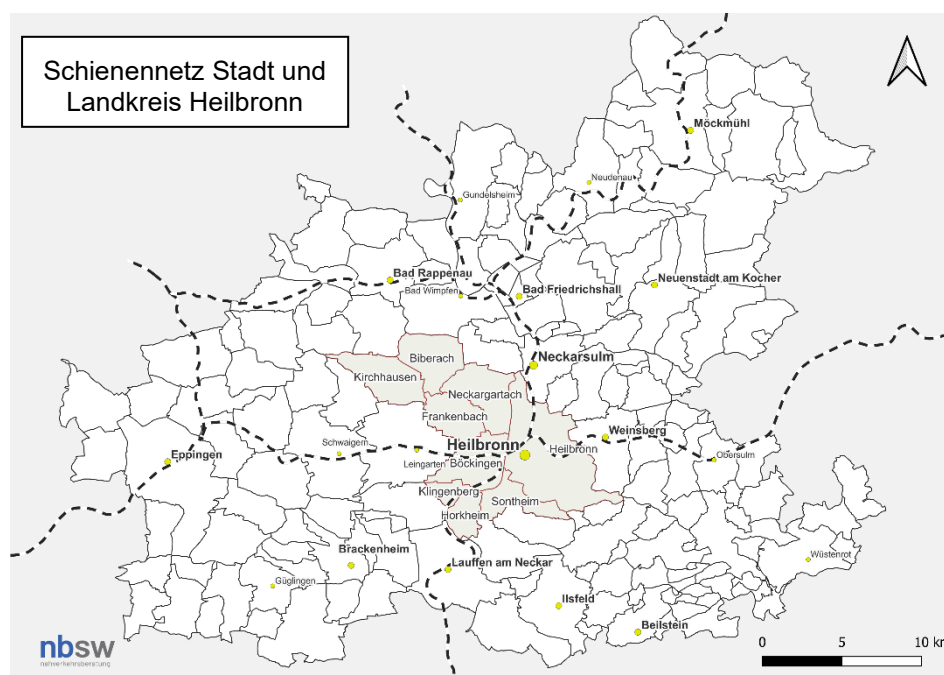


Abbildung 3-18: Schienennetz in Stadt und Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Schienenstrecken im Heilbronner Raum decken die Landesentwicklungsachsen nach LEP bereits zu einem Großteil ab und schaffen dadurch schnelle und attraktive Verbindungen zur Stadt Heilbronn und weiteren übergeordneten Zielen. Zusätzlich bestehen auch Verbindungen in die benachbarten Regionen und Kreise (siehe Abbildung 3-18).

Zentrale Achse des klassischen SPNV ist der Streckenabschnitt zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall. Hier verkehren mit den Linien RE8, RE10a/b, MEX12, MEX18, S41 und S42 vier Linien im Stundentakt und eine Linie im Halbstundentakt. Eine tabellarische Übersicht aller Haltestellen ist Anlage 10 zu entnehmen. Im Folgenden werden die einzelnen Bahnstrecken sowie deren Verkehrsangebote im SPNV beschrieben. Eine Darstellung der Stadtbahnverkehre erfolgt separat im anschließenden Kapitel 3.5.3.

Streckenabschnitt	Linie	Grundtakt		
		Mo-Fr	Sa	So
Heilbronn – Stuttgart	RE8	60	60	60
	MEX12	60	60	60
	MEX18	60	60	60
Heilbronn – Osterburken	RE8	60	60	60
	MEX18	60	60	60
HN – Mosbach – Mannheim	RE10a	120	120	120
HN – Sinsheim – Mannheim	RE10b	120	120	120
Heilbronn – Karlsruhe	RE45	60	60	60
Heilbronn – Öhringen	RE80	120	120	120
	RB83	120	120	120
Eppingen – Heidelberg	S5	60	60	60

Tabelle 3-3: Taktfolgen im SPNV nach Streckenabschnitten (Stand: 2025)

Quelle: Eigene Darstellung.

Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Lauda – Würzburg (Frankenbahn)

Diese Strecke verläuft von Süden nach Nordosten durch den Landkreis Heilbronn und durchquert die Stadt Heilbronn entlang des Neckars. Betrieblich lässt sich diese Strecke in zwei für den Landkreis relevante Abschnitte aufteilen. Der südliche Abschnitt Stuttgart – Heilbronn wird durch den RE8, den MEX12 und den MEX18 bedient. Der RE8 verkehrt im Stundentakt und hält nur in Bietigheim-Bissingen und Ludwigsburg. Die MEX12 und MEX18 verkehren jeweils im Stundentakt und schaffen einen Halbstundentakt zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und Heilbronn. Diese halten bis Bietigheim-Bissingen an jedem Bahnhof (im Landkreis Heilbronn sind dies Lauffen am Neckar und Nordheim). Dazu kommen in den Hauptverkehrszeiten noch einzelne Verstärkerleistungen zwischen Stuttgart und Heilbronn.

Der Abschnitt Heilbronn – Möckmühl – Osterburken und weiter bis Würzburg ist der nordöstliche Abschnitt. Hier fährt der RE8 im Stundentakt mit Halten in Neckarsulm, Bad Friedrichshall Hbf, Möckmühl, Osterburken und dann weiter mit Halt in Lauda bis Würzburg und schafft somit eine wichtige Verbindung an den Fernverkehrsbahnhof Würzburg. Der MEX18 wird von Stuttgart kommend stündlich bis Osterburken verlängert. Diese Linie hält bis Bad Friedrichshall Hbf nur in Neckarsulm. Ab Bad Friedrichshall Hbf wird jeder Halt bis Osterburken bedient (im Landkreis Heilbronn: Untergriesheim, Herbolzheim, Neudenu, Siglingen, Züttlingen, Möckmühl und Roigheim). Hier gibt es zur HVZ einzelne Verstärkerleistungen, welche die Verbindung auf einen Halbstundentakt erweitern.

Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist es derzeit geplant, die Bedienung auf der Frankenbahn zu verändern. Die durchgehende Verbindung von Osterburken nach Stuttgart soll entfallen. Zwischen Osterburken und Heilbronn verkehrt dann die neue Linie RB86. Diese hat Anschluss in Heilbronn an den MEX18 nach Stuttgart. Der MEX18 soll im Halbstundentakt fahren und ersetzt somit den bisherigen MEX12.

Heilbronn – Mosbach-Neckarelz – Eberbach – Heidelberg – Mannheim (Neckartalbahn)

In nordwestliche Richtung verkehrt der RE10a im Zweistundentakt durch das Neckartal bis Mannheim. Hierbei hält dieser in der Regel nur in Neckarsulm, Bad Friedrichshall Hbf, Mosbach-Neckarelz, Eberbach, Neckargemünd, Heidelberg und Mannheim. Diese Linie schafft zusammen mit der Linie RE10b, welche zweistündlich durch das Elsenzthal verkehrt, eine stündliche Verbindung an den Fernverkehrsknoten Mannheim. Zusätzlich gibt es zwischen Mosbach-Neckarelz und Heilbronn Verstärkerleistung des MEX12, welche zu bestimmten Zeiten von/bis Stuttgart verlängert werden.

Heilbronn – Sinsheim – Meckesheim – Heidelberg – Mannheim (Elsenzthalbahn)

Die Linie RE10b bedient diese in nordwestliche Richtung verlaufende Strecke ebenfalls im Zweistundentakt. Zusammen mit der Linie RE10a ergibt sich damit auf dem Abschnitt Heilbronn – Mannheim ein Stundentakt. Unterwegs werden nur die wichtigsten Halte bedient.

Eine Verdichtung des Taktes zu einem stündlichen Regionalexpress-Angebot von Heilbronn über Sinsheim und Heidelberg nach Mannheim ist Gegenstand aktueller Planungen.

Heilbronn – Bretten – Karlsruhe (Kraichgaubahn)

Diese in westliche Richtung verlaufende Strecke wird im Stundentakt durch die Linie RE45 bedient. Halte im Landkreis Heilbronn sind Leingarten, Schwaigern, Stetten am Heuchelberg, Gemmingen und Eppingen. Das Angebot des RE45 bietet die schnellste Verbindung zum Fernverkehrsverhalt Karlsruhe. Zusätzlich verkehrt auf der gesamten Strecke stündlich die Stadtbahnlinie S4 der AVG, welche mit Zweisystem-Fahrzeugen aus der Heilbronner Innenstadt in die Karlsruher Innenstadt fährt.

Heilbronn – Öhringen – SHA-Hessental – Crailsheim (Hohenlohebahn)

In östlicher Richtung verkehren die Linien RE80 und RB83 in Richtung SHA-Hessental bzw. Crailsheim mit Anschlüssen in Richtung Nürnberg. Die Linie RE80 fährt im Zweistundentakt bis Crailsheim mit Halten in Weinsberg, Willsbach, Öhringen und weiteren Halten über Schwäbisch Hall bis Crailsheim. Ebenfalls im Zweistundentakt verkehrt die Linie RB83 bis SHA-Hessental. Diese hält bis SHA-Hessental an Halten des RE mit Ausnahme von Willsbach.

Eppingen – Sinsheim – Heidelberg (Kraichgau-Stromberg-Bahn)

Diese Strecke verläuft am westlichen Rand des Landkreises und ist die einzige, welche nicht das Oberzentrum Heilbronn bedient. Hier verkehren im Stundentakt Züge der S-Bahn Rhein-Neckar zwischen Eppingen und Heidelberg. Die derzeitige Nummerierung der Linie S5 wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 angepasst. Die Linie wird dann als S7/RE7 verkehren.

3.5.3 Stadtbahn

Zusätzlich zum SPNV gibt es im Stadt- und Landkreis Heilbronn ein Stadtbahnnetz, das aus drei Linien besteht. Durch den Einsatz von modernen Zweisystemfahrzeugen, welche die Möglichkeit haben sowohl nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als auch im Bereich der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zu verkehren, entstehen damit umsteigefreie Verbindungen in das Heilbronner Zentrum. Im Stadtgebiet Heilbronn und bis zum Haltepunkt Neckarsulm Süd wird im Bereich der BOStrab gefahren. Darüber hinaus übernehmen die Stadtbahnen auf den Strecken im Stadtkreis Heilbronn auch Aufgaben des ÖPNV. Alle Stadtbahnhaltestellen sind in Anlage 10 aufgelistet.

S4 Öhringen – Weinsberg – Heilbronn – Schwaigern – Eppingen (– Bretten – Karlsruhe)

Diese als Durchmesserlinie konzipierte Linie verkehrt von Osten nach Westen durch den Landkreis Heilbronn. Basistakt ist ein Stundentakt zwischen Öhringen und Karlsruhe, welcher zwischen Schwaigern und Öhringen auf einen 30-Minuten-Takt erweitert wird. Zusätzlich gibt es weitere Verstärkerfahrten und Takterweiterungen von/ab Weinsberg und Schwaigern West bzw. Eppingen. Im Stadtkreis Heilbronn nutzt die S4 die Innenstadtstrecke vom Pfühlpark kommend durch die Moltkestraße und die Kaiserstraße zum Hauptbahnhof.

Stadtbahn Heilbronn Nord

S41 Heilbronn – Bad Friedrichshall – Mosbach

S42 Heilbronn – Bad Friedrichshall – Bad Rappenau – Sinsheim

Die Stadtbahn Heilbronn Nord besteht aus zwei Linien. Die S41 verkehrt im Stundentakt mit Halt an allen Bahnhöfen bis Mosbach. In Richtung Sinsheim fährt die S42. Diese hält auch an allen Unterwegshalten. Zwischen Bad Rappenau und Heilbronn wird diese Linie montags bis freitags tagsüber auf einen Halbstundentakt verdichtet. Am Samstag besteht tagsüber im genannten Abschnitt ein 30-60-30-min-Takt. Beide Linien befahren den Abschnitt zwischen Heilbronn Kaufland und Bad Friedrichshall Hbf und bilden von Montag bis Freitag einen annähernden 20-Minuten-Takt. Im Stadtkreis Heilbronn wird die Innenstadtstrecke genutzt. Diese beginnt in Heilbronn am Willy-Brandt-Platz und führt über die Kaiserstraße, die Allee und die Austraße bis zum Haltepunkt Heilbronn Kaufland.

Geplante Streckenreaktivierungen

Stadt- und Landkreis Heilbronn sehen vor, in der Zukunft zwei stillgelegte Nebenbahnstrecken wieder zu reaktivieren und diese in das vorhandene Stadtbahnnetz mit Zweisystemfahrzeugen zu integrieren. Hierbei handelt sich um die Zabergäubahn von Zaberfeld über Güglingen, Brackenheim, Lauffen nach Heilbronn. Eine Inbetriebnahme dieser Strecke ist nicht vor Mitte der 2030er Jahre zu erwarten. Das zweite Vorhaben betrifft die ehemalige Bottwartalbahn von Marbach über Ilsfeld, Talheim nach Heilbronn, für die auch neue Streckenverläufe abseits der historischen Bahnstrecken vorgesehen sind.

Weiterhin ist die Reaktivierung eines Teils der Krebsbachtalbahn (Neckarbischofsheim Nord – Obergimpeln) geplant. Um diese in das Heilbronner Stadtbahnnetz zu integrieren, soll eine neue kurze Verbindungsstrecke nach Bad Rappenau über Babstadt gebaut werden.

3.5.4 Regionalbus

Der Regionalbusverkehr im Landkreis Heilbronn besteht aus sechs Linienbündeln und 60 Buslinien. Enthalten sind dabei eine Regiobuslinie nach Landesstandard (640), zwei Schnellbuslinien (620, 660) und bis Ende 2025 eine gemeinsame Linie mit dem Stadtkreis Heilbronn (670). Neben dem klassischen Linienverkehr gibt es auch flexible Angebotsformen in Form von Rufbussen oder Ruftaxis.

Im weiteren Verlauf werden die Linienbündel (Stand: 2025) kurz dargestellt und deren betrieblichen Besonderheiten sowie wichtige Umsteigeknoten erläutert. Eine detaillierte Übersicht der Linien und deren Zuordnung zu den Linienbündeln ist in Anlage 11 und Anlage 12 aufgeführt.

Das Linienbündel 1 (Stadtverkehr Heilbronn) wird in Kapitel 3.5.5 ausführlich dargestellt.

Linienbündel 2: Jagsttal und Krumme Ebene

Dieses Linienbündel umfasst den nördlichen Teil des Landkreises Heilbronn mit den Städten und Gemeinden Bad Friedrichshall, Gundelsheim, Jagsthausen, Möckmühl, Neckarsulm, Neudenau, Offenau, Roigheim und Widdern. Zentraler Knotenpunkt dieses Netzes sind der Hauptbahnhof in Bad Friedrichshall sowie der Bahnhof Möckmühl. Hier sind die Buslinien mit dem Schienenverkehr verknüpft und schaffen Anschlüsse an die Züge nach Heilbronn, Neckarsulm, Stuttgart und Würzburg. In Möckmühl besteht die Möglichkeit, in die Busse nach Widdern und Jagsthausen umzusteigen. Diese Verbindung wird von der Linie 11 des Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH) angeboten. Die Linie 691/691R ist ebenfalls in das Linienbündel integriert und schafft eine zusätzliche Busverbindung zwischen Bad Friedrichshall und Neckarsulm über die Klinik „Am Plattenwald“, Amorbach, Ballei bis zum Kaufland Neckarsulm. Die Linie 691 ist dabei vollständig in das Stadtbusnetz der Stadt Neckarsulm integriert. In Kombination mit der Linie 91 ergibt sich auf der Strecke zwischen Amorbach und Neckarsulm ein abgestimmter Fahrplan mit einem durchgehenden 15-Minuten-Takt.

Linienbündel 3: Kochertal

Die Städte und Gemeinden des Kochertals werden durch das Linienbündel 3 erschlossen. Dies umfasst Bad Friedrichshall, Hardthausen, Langenbrettach, Möckmühl, Neckarsulm, Neuenstadt am Kocher, Oedheim und Öhringen sind diesem zugeordnet. Darüber hinaus gibt es noch Verbindungen in den Hohenlohekreis. Der Lindenplatz in Neuenstadt ist zentraler Umsteigepunkt. Hier kommen alle Linien zusammen, u.a. endet/beginnt hier der Kochershuttle, welcher als Schnellbus Neuenstadt und Heilbronn direkt miteinander verbindet. Weiterhin bestehen Busverbindungen an die Bahnhöfe in Bad Friedrichshall, Öhringen und Neckarsulm. Die Linie 624 ist dabei vollständig in das Stadtbusnetz der Stadt Neckarsulm integriert und gewährleistet eine direkte Anbindung des Ortsteils Dahlenfeld an das Stadtzentrum sowie an den zentralen Umsteigepunkt ZOB/Ballei.

Linienbündel 4: Sulmtal + Löwensteiner Berge

Das Linienbündel 4 beinhaltet Verkehre in Eberstadt, Ellhofen, Erlenbach, Heilbronn, Löwenstein, Neckarsulm, Obersulm, Weinsberg und Wüstenrot. Bis auf die Linie 631 sind alle Linien auf die Stadtbahnlinie S4 ausgerichtet, sodass an den Umsteigepunkten in Weinsberg/Ellhofen Gewerbegebiet und Willsbach optimierte Übergangszeiten von/nach Heilbronn bestehen. Die Linien 631 und 692

verbinden Erlenbach und Weinsberg direkt mit Neckarsulm bzw. Heilbronn.

Linienbündel 5: Schozach-Bottwartal

Die Linien dieses Bündels erschließen Abstatt, Beilstein, Flein, Ilsfeld, Lauffen am Neckar, Neckarwestheim und Talheim. In Beilstein bestehen Anschlüsse an die Busse in Richtung Oberstenfeld und Marbach. Weiterhin gibt es Anschlüsse in Lauffen und Kirchheim an die Züge Richtung Stuttgart bzw. Heilbronn. Die Linien 641, 642 und 651 verbinden die Orte dieses Bündels auf verschiedenen Linienwegen mit dem Oberzentrum Heilbronn. Für eine schnellere und direktere Verbindung zwischen Beilstein und Heilbronn besteht die Regiobuslinie 640, welche nur an einzelnen Haltestellen hält.

Linienbündel 6: Zabergäu

Die Verkehre im Zabergäu werden im Linienbündel 6 zusammengefasst. Hierzu gehören Brackenheim, Cleeborn, Güglingen, Lauffen am Neckar, Nordheim, Pfaffenhofen und Zaberfeld. In Brackenheim ist der zentrale Umsteigeknoten am dortigen ZOB. Hier kann in die Busse aus/nach Heilbronn umgestiegen werden. Die Linien 661 und 662 schaffen attraktive Verbindungen für die Hauptorte Güglingen und Brackenheim in Richtung Heilbronn. Zusätzlich gibt es die Schnellbuslinie 660, welche zwischen Brackenheim und Heilbronn nur an ausgewählten Haltestellen hält.

Linienbündel 7: Leintal

Den westlichen Landkreis mit den Kommunen Eppingen, Gemmingen, Leingarten, Massenbachhausen und Schwaigern deckt das Linienbündel 7 ab. Hier sind die Linien an die Stadtbahnen der Linie S4 ausgerichtet. Die wichtigsten Umsteigeknoten sind Eppingen und Schwaigern. In Eppingen bestehen auch Anschlüsse an die S-Bahn Rhein-Neckar. Darüber hinaus gibt es zu bestimmten Zeiten auch Anschlüsse in Gemmingen und Leingarten.

Linienbündel 8: Bäderstädte + Kirchardt

Die Bäderstädte Bad Rappenau und Bad Wimpfen sowie die Gemeinden Ittlingen, Kirchardt, Untereisesheim und Siegelbach gehören zum Linienbündel 8. Hier sind die Linien an der Stadtbahnlinie S42 ausgerichtet. Zentraler Umsteigepunkt ist der ZOB in Bad Rappenau. Die Linie 694 ist vollständig in das Stadtbusnetz der Stadt Neckarsulm integriert. Gemeinsam mit der Linie 94 ergibt sich auf der Verbindung zwischen Obereisesheim und Neckarsulm ein koordinierter Fahrplan, der einen durchgehenden 15-Minuten-Takt gewährleistet. In Neckarsulm bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Stadtbahnlinien in Richtung Heilbronn, während in Bad Wimpfen Umsteigeverbindungen zu den Stadtbahnen in Richtung Bad Rappenau und Sinsheim verfügbar sind.

3.5.5 Stadtbuss Heilbronn

Die Stadtwerke Heilbronn (SWHN) betreiben ein Liniennetz, das 11 Linien umfasst (siehe hierzu Anlage 14). Durch die Linien werden die Heilbronner Stadtteile, die Gemeinde Flein und die Innenstadt erschlossen.

Die Stadtbuslinien verkehren überwiegend in einem getakteten Fahrplanschema. Dieses umfasst in der Hauptverkehrszeit und in der Nebenverkehrszeit einen 15-Minuten bzw. 30-Minuten-Takt. Abhängig von der Linie gibt es teilweise Takt- ausdünnungen in der Nebenverkehrszeit. In der Schwachverkehrszeit wird generell ein 30-Minuten-Takt angeboten. Ausnahmen vom Taktschema gibt es auf den Linien 2 (30-Minuten-Takt nur zur Hauptverkehrszeit) und den Linien 13 und 670 (bis Ende 2025), welche immer im Stunden- bzw. Zweistundentakt gefahren werden. Abhängig vom Verkehrsaufkommen werden nicht alle Linien an allen Tagen und zu allen Zeiten betrieben.

Zusätzlich gibt es noch Angebote, welche den Regelverkehr ergänzen. In den Frühstunden werden zwei Frühlinien angeboten, welche die südlichen Stadtteile (Horkheim, Sontheim) und die Innenstadt sowie die westlichen Stadtteile (Neckargartach, Frankenbach und Böckingen) mit dem Hauptbahnhof verbinden. Ankunft ist dort Montag bis Samstag gegen 4:45 und am Sonntag gegen 7:30.

Darüber hinaus werden noch zwei Linien im Ausflugsverkehr angeboten. Diese verkehren von April bis Oktober und verbinden an Sonn- und Feiertagen den Wartberg und das Jägerhaus bzw. die Waldheide mit der Innenstadt. Dieser Ausflugsverkehr wird als Verlängerung der Linie 1 vom Trappensee gefahren und verkehrt zusätzlich zu Sonn- und Feiertagen auch am Mittwoch und am Samstag. Als weitere Ergänzung zum Regelverkehr wird nachts ein Bedarfsverkehr angeboten (siehe Kapitel 3.5.6).

3.5.6 Bedarfsverkehre

Landkreis Heilbronn

Das Angebot an Bedarfsverkehren im Landkreis Heilbronn wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Neben einzelnen Fahrten auf bestimmten Linien bestehen folgende Hauptangebote:

Die Gundelsheimer Teilorte Böttingen, Bachenau, Tiefenbach, Höchstberg und Obergriesheim sowie der Bad Friedrichshaller Teilort Duttenberg werden als Ergänzung zur Linie 602 über den *On-Demand Gundelsheim* erschlossen. Mit einer Vorlaufzeit von 30 Minuten verkehrt der On-Demand Gundelsheim zwischen 17:30 Uhr und 24 Uhr und am Wochenende im gesamten Gebiet, abseits davon in den Orten ohne regelmäßigen Linienvverkehr.

In Kirchartt, Berwangen und Bockschaft besteht ebenfalls ein On-Demand-Verkehr. Der *bwshuttle* schafft eine Anbindung an die nächsten Bahnhöfe in Ittlingen, Grombach und Gemmingen mit Anschlüssen in Richtung Eppingen, Sinsheim und Heilbronn.

Der *Rufbus Untergruppenbach* verkehrt frei buchbar am Wochenende als RT645 (Ersatz für Kleinbuslinie 645/647). Er verbindet die Untergruppenbacher Ortsteile mit Untergruppenbach samstags von 6:20 Uhr bis Mitternacht sowie sonn- und feiertags von 8:00 Uhr bis 21:00 Uhr.

Für alle bedarfsorientierten Verkehre im Landkreis Heilbronn gelten folgende Vorgaben: Eine Bestellung muss mindestens 30 Minuten vor der geplanten Abfahrt

entweder online über die Web App des Landkreises Heilbronn oder telefonisch erfolgen.

Stadtkreis Heilbronn

Im Stadtkreis Heilbronn erfolgt der Nachtverkehr durch den flexiblen Shuttle-Service „buddy“. Dieser verkehrt in den Nächten von Samstag von 0:00 bis 6:00 und Sonn-/Feiertagen von 0:00 bis 8:00 im gesamten Stadtkreis Heilbronn, einschließlich der Gemeinde Flein, jedoch nicht im übrigen Landkreis Heilbronn.

Die Buchung erfolgt über die App der SWHN, in der Nutzer Start- und Zielort sowie die gewünschte Abfahrts- und Ankunftszeit angeben können. Die App informiert den Fahrgast über die Abhol- und Absetzhaltestelle sowie mögliche Fußwege. Vereinzelt stehen auch virtuelle Haltestellen zur Verfügung. Fahrten werden nach Möglichkeit gebündelt, um Fahrgemeinschaften zu bilden. Es besteht die Möglichkeit bis zu fünf Personen hinzuzufügen. Die Kosten je Fahrt unterliegen einem Komfortzuschlag, der zusätzlich zum regulären HNV-Tarif erhoben wird.

3.5.7 Weitere Verkehrsangebote

Stadtverkehre im Landkreis Heilbronn

In folgenden Städten existiert ein Stadtverkehr:

- Neckarsulm: „City-Hopper“ Kleinbus; Linien 90, 91, 92, 93 und 94, X91/X93/X95: Rendezvous-System mit einer zentralen Umsteigeeinrichtung an der Haltestelle ‚ZOB/Ballei‘, fahrplanerisch vollständige Integration der Regionalbuslinien 624, 691, 692, 694 und 695 in das Stadtbussystem. Ergänzend zu den Stadtbuslinien besteht noch das Ruf-Taxi als On-Demand-System. Dieses verkehrt Sonn- und Feiertags zwischen 8:30 Uhr bis 10 Uhr und zwischen 20 Uhr und 23 Uhr und ergänzt damit die Stadtbuslinie 92.
- Lauffen am Neckar: Stadtbuslinie 652

Für beide Stadtverkehre ist die jeweilige Stadt die zuständige Behörde, die den Verkehr selbst verantwortet und in erheblichem Umfang fördert. Daher kann im Rahmen des Nahverkehrsplans an dieser Stelle lediglich auf das bestehende Angebot verwiesen werden. Die einzelnen Linienverläufe sind Anlage 15 zu entnehmen.

Bürgerbusse

Neben dem bestehenden ÖPNV-Angebot gibt es im Landkreis Heilbronn weitere Bürgerbuslinien als Ergänzung. Hierunter fallen folgende, kommunal initiierte und ehrenamtlich erbrachten Angebote:

- Bürgerbus Bad Wimpfen
- Bürgerbus Bad Rappenau
- Bürgerbus Eppingen
- BBL BürgerBusLeingarten
- Bürgerbus Nordheim
- Bürgerbus Obersulm
- BürgerMobil Wüstenrot
- Citybus Untergruppenbach
- Bürgerbus Talheim

Darüber hinaus gibt es noch Bürgerbussysteme, die nur nach Anmeldung

gefahren werden:

- BürgerRufMobil Eppingen
- Bürgerbus Oedheim
- Bürgerbus Erlenbach
- BürgerRufAuto Flein
- Bürgerbus Neuenstadt

3.5.8 Personenfernverkehr

Schienenverkehr

Trotz der verkehrlich hohen Bedeutung als Oberzentrum, Großstadt und wachsendem Bildungs- bzw. Wirtschaftsstandort besitzt die Stadt Heilbronn keinen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Den politisch Verantwortlichen wird dringend empfohlen auf DB Fernverkehr einzuwirken, um diese Lücke im Verkehrsnetz zeitnah zu schließen, und die Anbindung und Erreichbarkeit der Stadt deutlich zu verbessern. Die nächstgelegenen Bahnhöfe, die über einen SPFV-Anschluss verfügen sind Stuttgart, Mannheim, Würzburg, Karlsruhe und Crailsheim. Die jeweils aktuellen Fahrzeiten mit dem SPNV sind nachfolgend dargestellt:

- Stuttgart: 0:40h (RE), 0:45 h (MEX)
- Mannheim: 1:18 h
- Würzburg: 1:24 h
- Karlsruhe: 1:13 h
- Crailsheim: 1:11 h

Fernbus

Im Stadt- und Landkreis Heilbronn existieren zwei Fernbushaltestellen: Am Heilbronner Hauptbahnhof und am Neckarsulmer Bahnhof. Viele Linien bedienen nur eine der Haltestellen. Von FlixBus werden viele Fahrten in deutsche Großstädte u.a. nach Berlin und München angeboten. Darüber hinaus gibt es einige Verbindungen in das benachbarte Ausland z.B. nach Paris und Warschau.

3.5.9 Angebote zur Förderung intermodaler Mobilität

Angebote zur Förderung intermodaler Mobilität haben das Ziel, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Pkw-, Rad- und Fußverkehr) zu erleichtern. Im Folgenden werden die bereits bestehenden Angebote der Stadt und des Landkreises dargestellt.

Abbildung 3-19 und Abbildung 3-20 stellen den Bestand, im Jahr 2025, an Mobilitätsangeboten wie Car-Sharing, Mietfahrradangebote, sowie Standorte von Infrastrukturelementen wie Radservicestationen kartografisch dar. Eine aktuelle Auflistung sowie die kartografische Darstellung weiterer alternativer Mobilitätsangebote für Stadt und Landkreis aus dem Jahr 2021 ist Anlage 9 zu entnehmen.

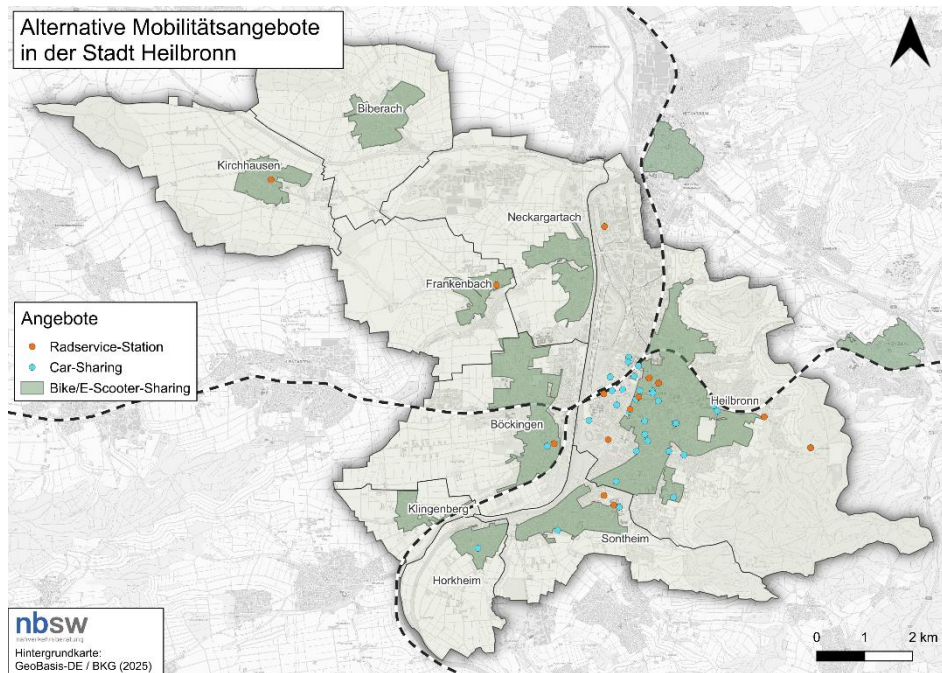


Abbildung 3-19: Mobilitätsangebote in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

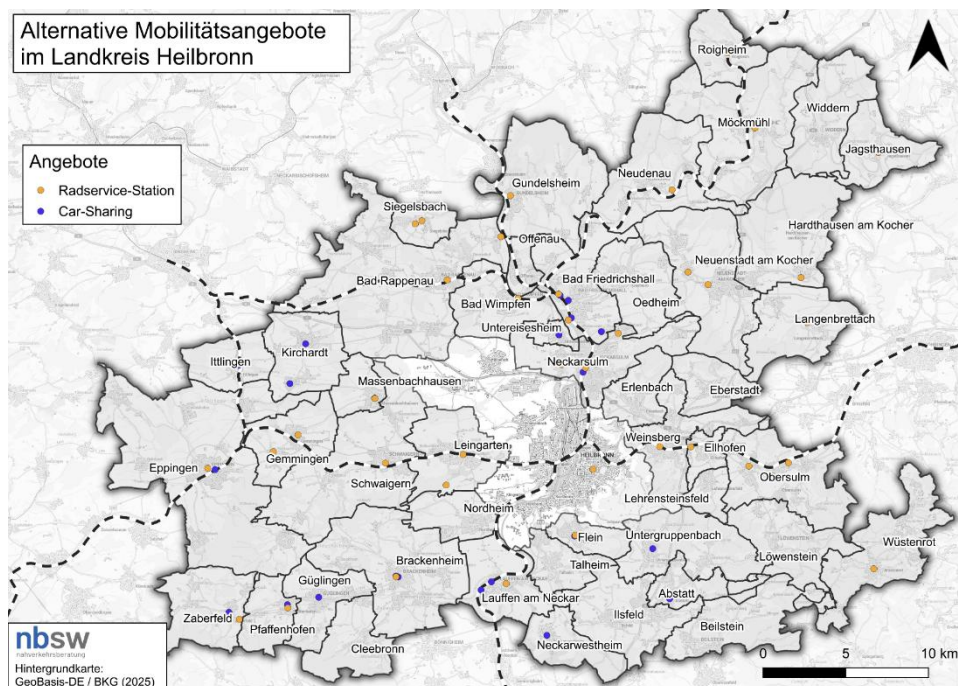


Abbildung 3-20: Mobilitätsangebote im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

P+R-Plätze

Park and Ride (P+R) Plätze sind Parkplätze für Pkw an Schienen- und oder Bushaltestellen. Sie schaffen einen reibungslosen Umstieg zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Die Nutzung der Anlagen kann sowohl unentgeltlich als auch gebührenpflichtig sein. Mittels P+R-Plätzen wird der Straßenverkehr in Teilen reduziert und der Umweltverbund somit gestärkt.

Im Stadtkreis Heilbronn stehen rund 2.000 P+R-Parkplätze zur Verfügung, die einen Verknüpfungspunkt zum ÖPNV darstellen. Die Standorte und die Anzahl der P+R-Plätze gliedert sich in Heilbronn wie folgt¹⁰:

- ▶ Theresienwiese: 1.000 (temporär)
- ▶ Theresienstraße/Frankenstadion: 500 (temporär)
- ▶ Karlsruher Straße: 100 (dauerhaft)
- ▶ Hafenstraße: 180 (temporär)

Im gesamten Landkreis Heilbronn existieren ca. 2.200 Stellplätze auf 37 P+R-Parkplätze an Schienenhaltepunkten, sie sind in Anlage 8 nach Gemeinden aufgeführt zu finden.

Car-Sharing

Car-Sharing ist die organisierte, gemeinsame Nutzung von Kraftfahrzeugen durch einen unbestimmten Personenkreis. Das Auto befindet nicht im Eigentum der Nutzenden und kann je nach Bedarf ausgeliehen werden. Somit können allgemeine Kosten für die Versicherung, Wartung sowie Steuern von den Nutzenden vermieden werden. Es gibt stationsgebundene und stationsungebundene Systeme, je nachdem werden die Fahrzeuge an einer festen Station abgeholt und an diese zurückgebracht, oder flexibel an beliebigen Orten innerhalb eines definierten Gebiets genutzt und abgestellt.

In der Stadt Heilbronn wird in der Kernstadt, sowie in den Stadtteilen Böckingen, Horkheim und Sontheim Car-Sharing angeboten. Das Sharing-Angebot erfolgt über die verschiedenen Anbieter Stadtmobil, SWHN, deer und DB-Flinkster. Insgesamt handelt es sich um 35 Car-Sharing-Standorte und 64 Fahrzeuge.

Die Stationen teilen sich auf die Stadtteile wie folgt auf:

- ▶ Böckingen: 2 Stationen und 4 Fahrzeuge
- ▶ Heilbronn Kernstadt: 31 Stationen und 56 Fahrzeuge
- ▶ Horkheim: 1 Station und 1 Fahrzeug
- ▶ Sontheim: 2 Stationen und 4 Fahrzeuge

Im Landkreis sind 18 Gemeinden mit einem Car-Sharing-Angebot von insgesamt 22 Stationen ausgestattet (vgl. Anlage 9). Die Stellplätze sind dabei vorrangig an den Bahnhöfen oder in Gemeindezentren platziert. Die Gemeinde Wüstenrot befindet sich momentan in der Planungsphase für die Einführung weiterer Car-Sharing-Angebote.

Bike- und E-Scooter-Sharing

Beim Bike- und E-Scooter-Sharing handelt es sich ähnlich wie beim Carsharing um die gemeinschaftliche Nutzung der Räder und Scooter. Es gibt stationsgebundene, stationsungebundene/freie und hybride Systeme. Das hybride System stellt eine Kombination des stationären und freien Modells dar. Das Bike- und E-Scooter-Sharing eignet sich besonders für kurze Strecken und wird oft in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt, um die sogenannte letzte Meile zu überbrücken.

Bike- und E-Scooter-Sharing wird in der Stadt Heilbronn mit einem teilweise stationsungebundenen System angeboten. Im Innenstadtbereich wurden im Jahr

¹⁰ Stadt Heilbronn (o. J.)

2024 über 25 Parkzonen für die Bike- und E-Scooter errichtet, weswegen das System in diesem Bereich als stationsgebunden gilt. Es handelt sich dabei um 150 Fahrräder und ca. 600 E-Scooter. Des Weiteren steht den Studierenden sowie Mitarbeitenden der Hochschulstandorte am Bildungscampus in der Innenstadt und am Tech-Campus Sontheim das stationsgebundene CampusRad zur Verfügung.

Wie in der Stadt Heilbronn ist das Bike- und E-Scooter-Sharing-Angebot auch in den nahegelegenen Gemeinden Neckarsulm und Weinsberg verfügbar. Die beiden Gemeinden sind jedoch die einzigen Standorte im Landkreis mit einem Bike- oder E-Scooter-Sharing-Angebot.

Die Stadt Heilbronn verfügt über 15 Rad-Service-Punkte. Neun in der Kernstadt und sechs weitere in den Stadtteilen Böckingen, Sontheim, Frankenbach, Biberach und Kirchhausen.

Mobilstationen

An Mobilstationen werden verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices räumlich vereint. Sie fungieren als Umsteigepunkt und schaffen multi- und intermodale Wegeketten. Umsteigezeiten werden durch die hohe Konzentration der verschiedenen Verkehrsmittel verkürzt und schaffen somit einen erleichterten Übergang zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr. Im Umfang können sie verschiedene Ausführungen enthalten, ein Kernpunkt besteht aber in der Verbindung zum öffentlichen Verkehr. Mobilstationen können z.B. Schienenverkehr, Busverkehr, P+R-/B+R-Plätze, Sharing-Angebote, Fahrradboxen sowie Serviceangebote wie Schließfächer und Informationstafeln etc. umfassen.

Im Neubaugebiet Neckarbogen in der Kernstadt Heilbronn befindet sich eine neue Mobilstation gemäß den Vorgaben des Landes. Sie befindet sich in der Quartiersgarage Neckarbogen. Die Garage verfügt über 643 Stellplätze, wovon 202 mit Ladeinfrastruktur ausgestattet sind. Neben den regulären Stellplätzen stehen Car-Sharing Stellplätze und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung. Darüber hinaus bietet die Mobilstation Stellplätze für E-Scooter und E-Bikes aus Sharing-Angeboten. Zusätzlich werden attraktive Serviceeinrichtungen geboten, wie ein Rad-Service-Punkt, öffentliche Toiletten, Schließfächer und eine Paketstation.

Eine Mobilstation, die dem LGVFG offiziell entspricht und als solche ausgewiesen ist, existiert im Landkreis derzeit noch nicht. Die Anforderungen des LGVFG entsprechen dem eines „multimodalen Knoten“, diese sind Einrichtungen, die verschiedene Mobilitätsformen vernetzen. Sie dienen einer besseren Nutzung der Verkehrsmittel durch einen reibungsloseren Ein-, Aus- und Umstieg. Diese Einrichtungen müssen sich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder SPNV befinden und sich sinnvoll in das bestehende System einfügen. Zur Förderung muss ein multimodaler Knoten die Verknüpfung von mindestens drei Mobilitätsformen neben dem Fußverkehr umfassen.¹¹

¹¹ Vgl. Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes (2020), S. 55ff; Richtlinie zur VwV-LGVFG über die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten im Bereich des ÖPNV - Anlage 7a (2025), S. 2.

3.6 Verkehrsnachfrage

3.6.1 Methodik zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage

3.6.1.1 Allgemeine Erhebungen und Statistiken

Die Abschätzung der Verkehrsnachfrage im Stadt- und Landkreis Heilbronn basiert neben den im Kapitel 3.6.3.2 erläuterten Mobilfunkdaten auch auf allgemeinen Erhebungen und Statistiken.

Studie „Mobilität in Deutschland“

Die Studie aus den Jahren 2017 und 2023, die regelmäßig im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr durchgeführt wird, untersucht das alltägliche Verkehrsverhalten von Haushalten auf nationaler Ebene. Ziel ist es, über ein Jahr hinweg repräsentative Daten zu soziodemografischen Merkmalen sowie zu täglichen Wegen, Zwecken und genutzten Verkehrsmitteln zu erheben. Die Ergebnisse bilden eine solide Datengrundlage für Verkehrsmodelle und ergänzen lokale Verkehrserhebungen. Sie sind von großem Nutzen für die Verkehrsplanung, wissenschaftliche Forschung und politische Entscheidungsprozesse.

Pendleratlas Deutschland

Der Pendleratlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder stellt interaktiv die Pendlerverflechtungen zwischen Städten und Gemeinden dar. Er liefert zudem Eckdaten zu Pendelnden und ihren soziodemografischen Merkmalen. Die Daten ermöglichen detaillierte Analysen zu allen relevanten Pendlerströmen.

3.6.1.2 Wegetabelle auf Basis anonymisierter Mobilfunkdaten

Um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abzubilden, wurden anonymisierte Mobilfunkdaten verwendet, welche vom Unternehmen Senozon aufbereitet und zur weiteren Analyse zur Verfügung gestellt wurden. Über die Daten können keine Rückschlüsse auf einzelne Personen geschlossen werden, dementsprechend werden die Richtlinien des Datenschutzes eingehalten.

Senozon erfasst bei den Mobilfunkdaten die gesamte Bevölkerung eines Untersuchungsgebiets, verkleinert sie jedoch für die anschließende Simulation auf 25 %, um die Performance des Modells zu verbessern. Die Verteilung soziodemografischer Attribute, räumlicher Merkmale und des Verkehrsverhaltens bleibt dabei statistisch repräsentativ. Somit entspricht die Mobilfunkdatenbasis 25 % der tatsächlich durchgeführten Wege des Untersuchungsgebiets, die für diese Auswertung wieder auf 100 % hochgerechnet wurde. Dadurch können schließlich Rückschlüsse auf die Gesamtbevölkerung geschlossen werden. Die anonymisierten Daten enthalten Informationen bezüglich der Anzahl und Ausrichtung von Verkehrsverflechtungen, welche innerhalb eines durchschnittlichen Werktags (Montag bis Donnerstag) zurückgelegt werden. Wochenenden, Ferien und Feiertage sind durch das Modell nicht abgebildet. Neben der Erfassung der Anzahl und Ausrichtung an Verkehrsverflechtungen wird zudem mithilfe einer komplexen Nutzenfunktion die Verkehrsmittelwahl ermittelt.

Durch den hohen Anteil von Personen mit Mobilgeräten¹² sowie dem hohen Genauigkeitsgrad der räumlichen und zeitlichen Verortung der Geräte, können präzise Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gemacht werden.¹³

¹² Vgl. Statistisches Bundesamt (2020).

¹³ Vgl. Hadam (2021), S. 200.

Gegenüber amtlichen Daten zu Pendlerverflechtungen, welche sich auf die Verkehrsverflechtungen von Beschäftigten zu ihren Arbeitsplätzen konzentrieren, bieten die Mobilfunkdaten den Vorteil, dass sie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung detaillierter und flächendeckender abbilden können.¹⁴ Somit lassen sich anhand von einer großen Stichprobe valide und objektive Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung treffen und wichtige Rückschlüsse für die benötigte Verkehrsinfrastruktur ziehen.¹⁵

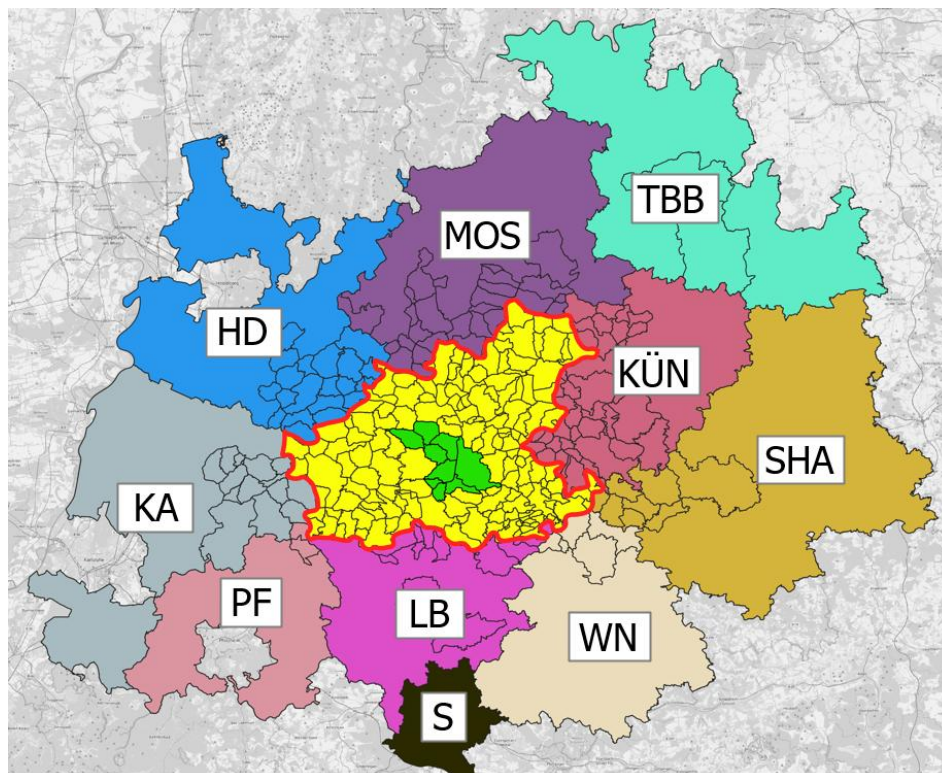


Abbildung 3-21: Verkehrszellen zur Auswertung der Mobilfunkdaten

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 3-21 zeigt die räumliche Aggregationsebene der Mobilfunkdaten, so dass Quelle und Ziel der Verkehrswege auf ein bestimmtes Gebiet eingegrenzt und die Zahl der Wege mit Start oder Ziel in diesem Bereich aufsummiert werden können.

Innerhalb der Stadt Heilbronn stehen Verkehrszellen entsprechend den Stadtteilen zur Verfügung. Der Landkreis Heilbronn umfasst ortsteilgenau alle Gemeinden. In den Nachbarkreisen wurden die Verkehrsströme auf ausgewählte Gemeinden der Kreise und die restlichen Orte jeweils auf Kreisebene zusammengefasst. Insgesamt ergeben sich 302 Verkehrszellen, auf die die Start- und Endpunkte der Wege eingegrenzt werden können.

¹⁴ Vgl. Hadam (2021); Bock, Schönduwe (2021).

¹⁵ Vgl. Hadam (2021).

Die inhaltliche Basis bilden Mobilfunkdaten von ca. 30 Werktagen überwiegend aus dem ersten Quartal des Jahres 2024 außerhalb der Ferienzeit. Insgesamt stehen ca. 1,52 Mio. Datensätze tatsächlicher Wegebeziehungen an einem durchschnittlichen Werktag mit Quelle oder Ziel im Landkreis und in der Stadt Heilbronn zu den nächstgelegenen Verflechtungsräumen zur Verfügung.

Die Daten beinhalten Fuß- und Radwege sowie Wege des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und motorisierten Individualverkehrs (MIV), wobei aufgrund des Bezugs zum motorisierten Straßenverkehr hauptsächlich die beiden letzteren Verkehrsmittel für die späteren Analysen berücksichtigt werden. Es verbleiben 1,1 Mio. Datensätze zur Auswertung, die folgende Einzelwege enthalten:

- ▶ Quelle
- ▶ Ziel
- ▶ Genutztes Verkehrsmittel
- ▶ Fahrtzweck
- ▶ Reisezeit
- ▶ Entfernung
- ▶ Zu- und Abgangszeit (z.B. benötigte Zeit vom Startpunkt zur Haltestelle in Wegekettten)

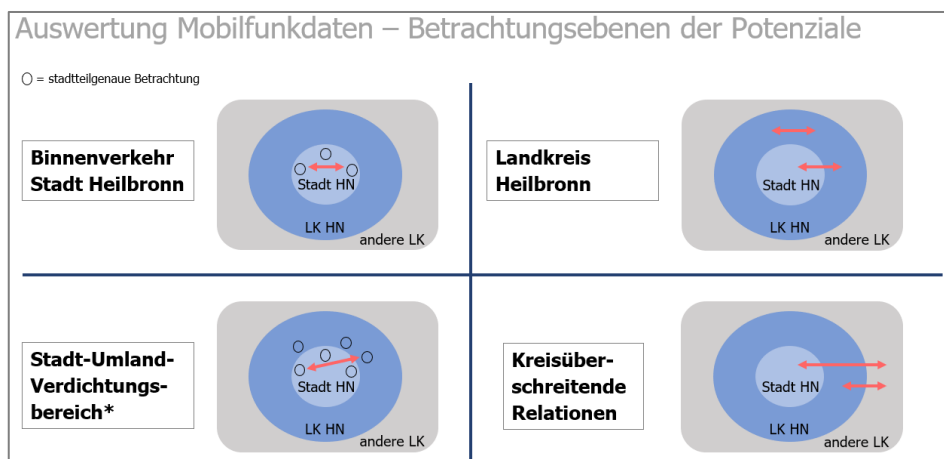


Abbildung 3-22: Betrachtungsebenen zur Auswertung der Mobilfunkdaten

Quelle: Eigene Darstellung.

Für die Auswertung der Daten wurde der Heilbronner Raum in vier verschiedene Betrachtungsebenen aufgeteilt, sie sind in Abbildung 3-22 verdeutlicht. Die ersten beiden Betrachtungsebenen definieren zum einen den Binnenverkehr in der Stadt Heilbronn, zum anderen wird der Landkreis Heilbronn als Betrachtungsebene dargestellt. Dabei werden die Wege zwischen der Stadt und dem Landkreis, sowie Verkehre zwischen Gemeinden im Landkreis betrachtet. Der Stadt-Umland-Verdichtungs-bereich beschreibt alle Wege zwischen der Stadt Heilbronn und den 10 Gemeinden mit den stärksten Verflechtungen zur Stadt Heilbronn (Neckarsulm, Leingarten, Flein, Weinsberg, Bad Friedrichshall, Bad Rappenau, Nordheim, Lauffen am Neckar, Untergruppenbach, Talheim). Die vierte Betrachtungsebene beschreibt die kreisüberschreitenden Relationen, also die Wege mit Ziel oder Quelle aus der Stadt oder dem Landkreis Heilbronn und dem Ziel oder der Quelle aus einem benachbarten Landkreis.

3.6.1.3 Online-Befragung der Bevölkerung zum Nahverkehrsplan

Im Rahmen der Bestandsaufnahme für einen neuen Nahverkehrsplan der Stadt und des Landkreises Heilbronn wurde zwischen dem 27.03.2024 und dem 19.05.2024 eine knapp achtwöchige Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt (vgl. Anlage 18). Der Fragebogen wurde beim Anbieter Limesurvey erstellt und in sechs Fragengruppen unterteilt:

- (1) Persönliche Angaben
 - Wohnort, Beruf, Geschlecht, Vorhandensein einer Schwerbehinderung, Alter, Pkw-Nutzung
- (2) Wichtige Verkehrsziele
 - Informationen zu den wichtigsten Verkehrszielen: Ort, Reisegrund, genutztes Verkehrsmittel bzw. Wegeketten, Reisefrequenz
- (3) Bus- und Bahn-Angebot in der Region
 - Nutzungshäufigkeit des ÖV
 - Regelmäßige ÖV-Nutzer: Zufriedenheit mit Qualitätsmerkmalen des Angebotes, Begründungsmöglichkeit bei Unzufriedenheit
 - Gelegenheitsnutzer: Gründe für Nicht-Nutzung, stattdessen genutzte Verkehrsmittel, Kriterien für einen Umstieg zum ÖV
- (4) Qualität von Haltestellen, Fahrzeugen, Kundeninformation
 - Regelmäßige ÖV-Nutzer: Am häufigsten genutzte Einstiegshaltestelle; Zufriedenheit mit Qualitätsmerkmalen von Haltestellen, Fahrzeugen, Kundeninformation; Begründungsmöglichkeit bei Unzufriedenheit
- (5) Neue Mobilitätsangebote
 - Nutzungshäufigkeit nach Angebotstyp (z.B. E-Scooter), Begriff Mobilitätsstation, Wunsch nach zusätzlichen Mobilitätsangeboten
- (6) Weitere Anregungen
 - Wirksamkeit der Marketingmaßnahmen, ergänzende Anmerkungen

Zudem wurden in der Umfragekonzeption unterschiedliche Fragentypen verwendet, um die Befragung aussagekräftig, intuitiv und funktional für die anschließende Auswertung der Datensätze zu gestalten:

- Einfachauswahl (als Liste oder Klappbox)
- Ja/Nein-Fragen
- Mehrfachauswahl
- Matrixfragen
- Ranking
- Textfelder für freie Antworten
- Eine Kombination verschiedener Typen

Über Filterfunktionen konnte gewährleistet werden, dass bspw. Gelegenheitsnutzer zum Teil andere Fragen gestellt bekamen als regelmäßige Nutzer des ÖPNV. Die Analyse von Verbesserungspotenzialen im Stadtbahn-, Stadtbus- und

Regionalbusverkehr unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen ist von zentraler Bedeutung. Denn die Erkenntnisse der Analyse tragen direkt dazu bei, die Maßnahmen des NVP im Sinne einer möglichst hohen Verlagerungswirkung vom MIV auf den ÖV gezielt auf verschiedene Nachfragegruppen abstimmen zu können.

Die Umfrage wurde über eine Vielzahl an Kanälen verbreitet, um eine möglichst hohe Beteiligung zu erzielen. Dazu zählen:

- Soziale Medien
- Lokale Presse
- Werbung in Bus + Bahn
- Werbung an Haltestellen

Insgesamt beteiligten sich 3.769 Personen an der Befragung – 76 % davon leben im Landkreis Heilbronn, 19 % sind dem Stadtkreis Heilbronn zuzurechnen und die verbleibenden 5 % entfallen auf Teilnehmende aus kreisfremden Gemeinden. Die Verteilung der Teilnehmer auf die Heilbronner Stadtteile ist in Abbildung 3-23 zu sehen.

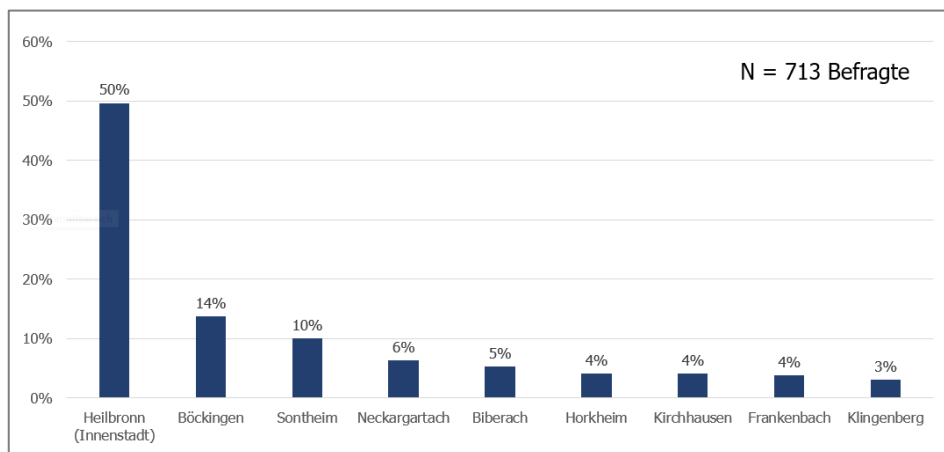


Abbildung 3-23: Verteilung der Teilnehmenden in der Stadt Heilbronn auf Stadtteile

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.

Für den Landkreis Heilbronn ist die Beteiligung an der Umfrage in absoluten Zahlen der Abbildung 3-24 zu entnehmen.

Gemeinde	Anzahl						
Neckarsulm	199	Neuenstadt a.K.	76	Kirchartdt	49	Siegelsbach	20
Leingarten	190	Zaberfeld	73	Untereisesheim	46	Wüstenrot	20
Bad Friedrichshall	160	Gundelsheim	72	Bad Wimpfen	42	Eberstadt	19
Bad Rappenau	158	Nordheim	71	Ellhofen	42	Möckmühl	20
Oedheim	141	Erlenbach	70	Hardthausen a.K.	35	Ittlingen	17
Brackenheim	138	Lauffen am Neckar	68	Löwenstein	35	Pfaffenhofen	13
Weinsberg	113	Talheim	68	Lehrensteinsfeld	34	Offenau	12
Obersulm	109	Eppingen	64	Gemmingen	30	Roigheim	4
Untergruppenbach	87	Neckarwestheim	64	Beilstein	26	Widdern	4
Schwaigern	81	Langenbrettach	54	Cleebronn	22	Jagsthausen	3
Ilsfeld	80	Flein	51	Massenbachhausen	21		
Abstatt	79	Neudenau	52	Güglingen	20		

N = 2.852 Befragte

Abbildung 3-24: Verteilung der Teilnehmenden im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.

- ▶ Rund 54 % der Teilnehmenden sind männlich, 43 % weiblich und 3 % machten keine Angabe zu ihrem Geschlecht. Männliche Befragte sind somit in der Erhebung leicht überrepräsentiert.
- ▶ Bei Betrachtung der soziodemografischen Merkmale der Teilnehmer fällt weiterhin auf, dass etwas mehr als zwei Drittel der Befragten berufstätig ist. Eine weitere große Gruppe stellen Schülerinnen und Schüler dar (15 % aller Antworten).

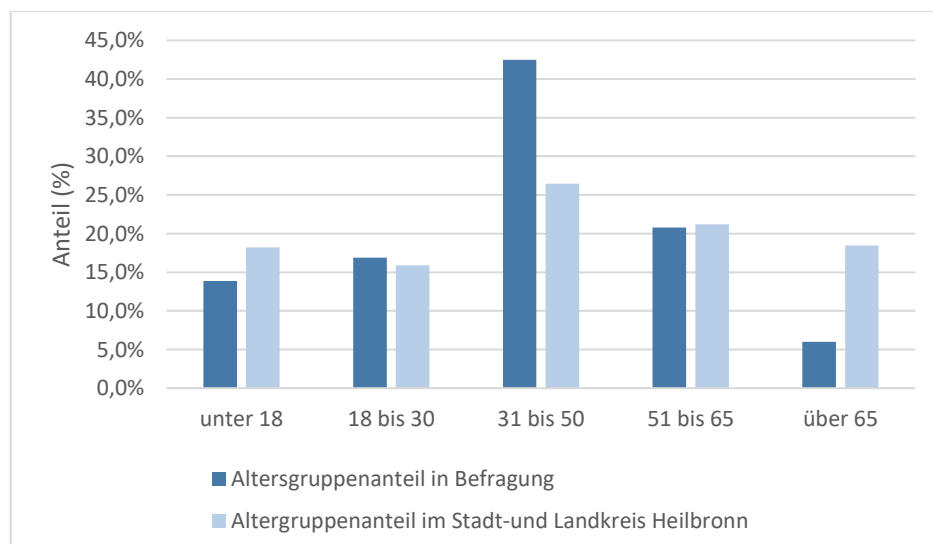


Abbildung 3-25: Altersstruktur der Befragten

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.

Hinsichtlich der Altersstruktur (siehe Abbildung 3-25) ist die Gruppe der 31- bis 50-Jährigen überrepräsentiert, während die Gruppe der über 65-jährigen Personen unterrepräsentiert ist.

In den Kapiteln 3.6.3.3 und 3.6.4.3 sind die Erkenntnisse aus der Online-Befragung aufgearbeitet. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass es sich um eine freiwillige Beteiligung handelt und somit keine Auswahl der gewünschten Stichprobe erfolgt. Wie bereits zuvor verdeutlicht wurde, sind einzelne Bevölkerungsgruppen in der Umfrage über- bzw. unterrepräsentiert und die Befragung ist daher nicht repräsentativ. Dennoch bietet der Rücklauf von über 3.500 ausgefüllten Fragebögen wertvolle Einblicke in die Wünsche und Anregungen der Bevölkerung, weil davon auszugehen ist, dass die für den Nahverkehrsplan relevanten Personengruppen teilgenommen haben.

3.6.1.4 Bürgerbefragung der Region Heilbronn-Franken

Die Bürgerbefragung Mobilität der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken GmbH wurde vom 24. Februar bis zum 26. April 2024 durchgeführt und umfasste insgesamt 1.440 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Im Folgenden werden die Daten für die Teilbereiche Landkreis Heilbronn und Stadtkreis Heilbronn ausgewertet. Im Landkreis Heilbronn gab es 453 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und im Stadtkreis deutlich weniger mit 199. Die Teilnehmer setzen sich in beiden Fällen größtenteils aus Angestellten zusammen (57 %), wobei auch Rentnerinnen oder Rentner sowie Studierende mit jeweils über 10 % vertreten waren. Das Beschäftigungsverhältnis wird auch im Alter der Teilnehmer widerspiegelt, wobei im Landkreis der Großteil zwischen 30 und 39 Jahren alt war (18,6 %). Im Stadtkreis war die Gruppe der 21- bis 29-jährigen sowie der 30- bis 39-jährigen jeweils mit 21 % vertreten. Das Geschlechterverhältnis war in beiden Kreisen beinahe gleich verteilt, mit einem etwas geringeren Anteil an Frauen.

3.6.2 Überregionale Entwicklungen und Trends

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2023¹⁶ beschreibt und analysiert Mobilitätstrends und -verhalten, welche dabei helfen, regionale Unterschiede, insbesondere zwischen verschiedenen Raumtypen, einzuordnen. Die Studie hebt hervor, dass weniger Wege pro Tag zurückgelegt werden als in der Studie von 2017 (3,1 Wege pro Tag), ebenfalls ist die zurückgelegte Strecke leicht rückläufig. Durchschnittlich werden 3,0 Wege pro Person am Tag zurückgelegt, unabhängig von den Raumtypen. Die Unterwegszeit beträgt im Durchschnitt 85 Minuten. Die Wegelänge liegt dabei bei einem Durchschnitt von 12 km, wobei die Wege in ländlichen Regionen länger sind.

Abbildung 3-26 visualisiert den Modal Split am Verkehrsaufkommen. Hierbei fällt auf, dass der Pkw-Anteil in Baden-Württemberg im Vergleich zu den Vorgängerstudien von 2002, 2008 und 2017 abnimmt. In Deutschland werden 53 % aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Der Umweltverbund von Rad, Bus und Bahn wächst, vor allem in der Verkehrsleistung. Der öffentliche Verkehr ist mit 9 % der Wegeaufkommen vertreten. Der Zu-Fuß-Anteil steigt im Vergleich mit dem Jahr 2017. Neue Verkehrsmittel, wie Carsharing oder Bikesharing bleiben dabei auf einem niedrigen Niveau.

¹⁶ Follmer (2025).

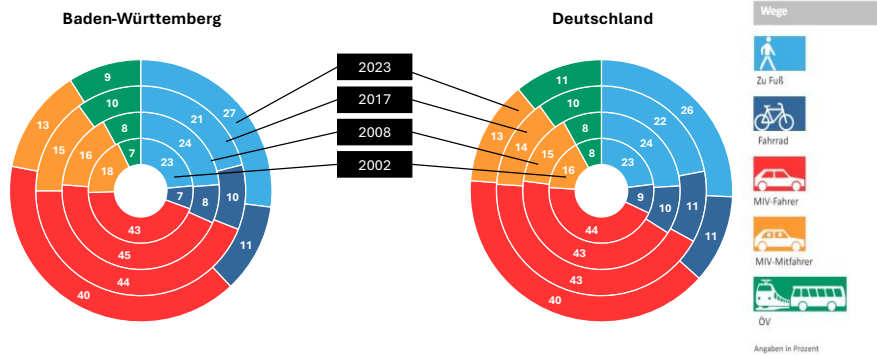


Abbildung 3-26: Modal Split am Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg und in Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung nach Nobis & Kuhnimhof (2018) und Follmer (2025).

In Ballungsräumen ist das Verkehrsaufkommen und die -leistung gestiegen, was auch mit einer wachsenden Einwohnerzahl zu erklären ist. Dies führte zu einer Belastung für den ÖPNV, eröffnet allerdings auch Potenziale. Gerade in Großstädten zeigt sich, dass die Verkehrswende stattfindet. Der Anteil des MIV nimmt ab zugunsten des Umweltverbundes. Gerade jüngere Erwachsene sind weniger Pkw-orientiert. Auch Multimodalität ist stärker in den urbanen Gegenden verbreitet und führt zu kürzeren Tagesstrecken.

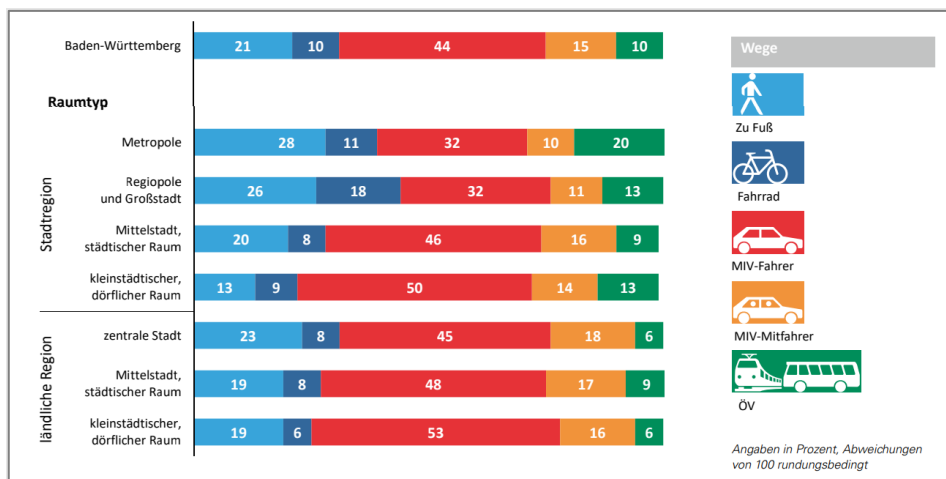


Abbildung 3-27: Modal Split Verkehrsaufkommen nach Raumtyp

Quelle: Mobilität in Deutschland, 2017.

Insbesondere in ländlichen Regionen sowie bei den älteren Generationen bleibt das Auto jedoch dominant (Abbildung 3-27). Doch auch Haushalte ohne Pkw legen in ländlichen Regionen im Vergleich zu urbanen nicht mehr Strecke mit dem öffentlichen Verkehr zurück.

Hier sind die aktuellen Entwicklungen im On-Demand Verkehr relevant, welcher eine Ergänzung zum klassischen ÖPNV darstellt und somit die Abhängigkeit vom Privat-Pkw vermindern kann. On-Demand stellt daher einen wichtigen Baustein für die Verkehrswende dar. 47 % der On-Demand Angebote finden in ländlichen Regionen statt und ein Drittel in Mittelzentren. Seit dem neuen Rechtsrahmen 2021 wurde ein Anstieg an On-Demand Projekten beobachtet¹⁷.

¹⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2023).

Die Studie MiD zeigt auf, dass gerade die Rahmenbedingungen (neben dem Verkehrsangebot) die Mobilitätsentscheidungen der Menschen stark beeinflussen. Diese Rahmenbedingungen umfassen die Siedlungsstruktur sowie den Wohn- und Arbeitsmarkt.

Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie waren 2023 im ÖPNV noch deutlich spürbar, da knapp 8 % weniger Fahrgäste verzeichnet wurden als im vor-Corona-Pandemie-Jahr 2019. Im Vergleich zu 2022 beträgt das Wachstum 7 %. Dies kann mit der Einführung des Deutschlandtickets erklärt werden, welches im Nahverkehr zu einer Zunahme an Fahrgästen geführt hat.¹⁸ Laut der MiD Studie¹⁹ waren 2017 13 % der Berufstätigen im Homeoffice, die im Durchschnitt weniger als 60 % ihrer Arbeitszeit am Arbeitsplatz verbringen. Dies ist unabhängig vom Raumtyp, jedoch in Metropolen verstärkt zu beobachten.

Beliebte Tage für Homeoffice sind dabei insbesondere Montag und Freitag. Personen, welche Homeoffice nutzen, besitzen außerdem größtenteils einen höheren Bildungsabschluss und haben einen höheren ökonomischen Status. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass zwar durch Homeoffice Arbeitswege entfallen, jedoch Personen im Homeoffice häufig längere durchschnittliche Pendelwege zurücklegen. Dies bedeutet, dass nicht zwingend eine geringere Verkehrsleistung entsteht, was erst ab mehreren Tagen im Homeoffice zu erwarten ist.

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwege aus dem Jahr 2024²⁰ kommt zu einer anderen Schlussfolgerung. Es wird argumentiert, dass durch die Covid-19-Pandemie ein Rückgang in der Nutzung des ÖPNV-Angebotes entstanden ist, was auch auf die verstärkte Nutzung von Homeoffice zurückzuführen ist. Daraus resultiert ein verändertes Mobilitätsverhalten mit einem Rückgang der Arbeitswege, trotz eines teilweisen Umstiegs auf individuelle Verkehrsmittel. Als weiterer Effekt wird angegeben, dass die unregelmäßigere Nutzung des ÖPNV für Arbeitswege die aktuellen Preissysteme (mit Zeitkarten und Abonnements) unattraktiv macht. Dies führt teilweise auch zu einer geringeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Freizeitverkehr. Um diesem Trend entgegenzuwirken, schlägt die Studie eine Veränderung der Preissysteme vor.

3.6.3 Verkehrsaufkommen und -ströme

3.6.3.1 Auswertung allgemeiner Erhebungen und Statistiken

Eine Auswertung der Pendlerverflechtungen zeigt, dass die größten Verkehrsströme zwischen den Städten Heilbronn und Neckarsulm bestehen, die beide jeweils auch die häufigsten Arbeitsorte darstellen (siehe Abbildung 3-28). Weitere bedeutende Ziele sind die Stadt Stuttgart, die größeren Städte im Landkreis sowie insbesondere die Mittelzentren der Nachbarlandkreise. Ferner besteht auch in die Gemeinden Abstatt und Neuenstadt eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsnachfrage.

¹⁸ Destatis (2024).

¹⁹ Nobis & Kuhnimhof (2018).

²⁰ Eckart, Temmen & Francke (2024).

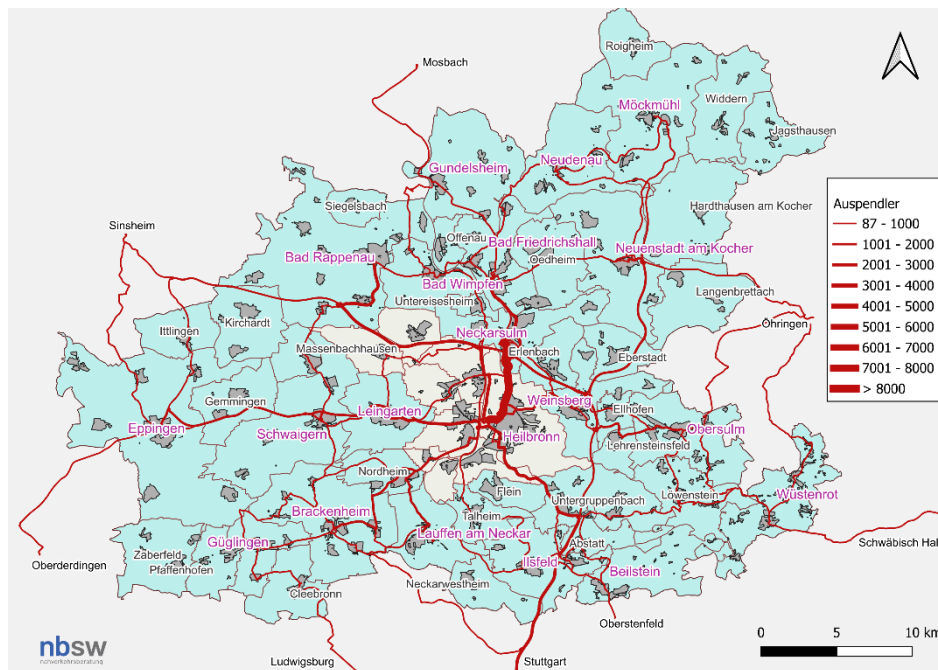


Abbildung 3-28: Pendlerverflechtungen, umgelegt auf Straßennetz (Auspendler)

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Umlegung des Berufsverkehrs auf das Straßennetz zeigt, dass sich die Ströme in besonderem Maße sowohl auf den Autobahnen 6 und 81 als auch den Hauptachsen entlang des Neckartals, Leintals, Zabergäus und Weinsberger Tals bewegen. Im Stadtgebiet von Heilbronn ergibt sich die höchste Belastung vor allem auf den Nord-Süd-Verbindungen (Neckartalstraße und Neckarsulmer Straße) sowie auf der B293 von Leingarten und dem Zubringer aus Richtung Untergruppenbach.

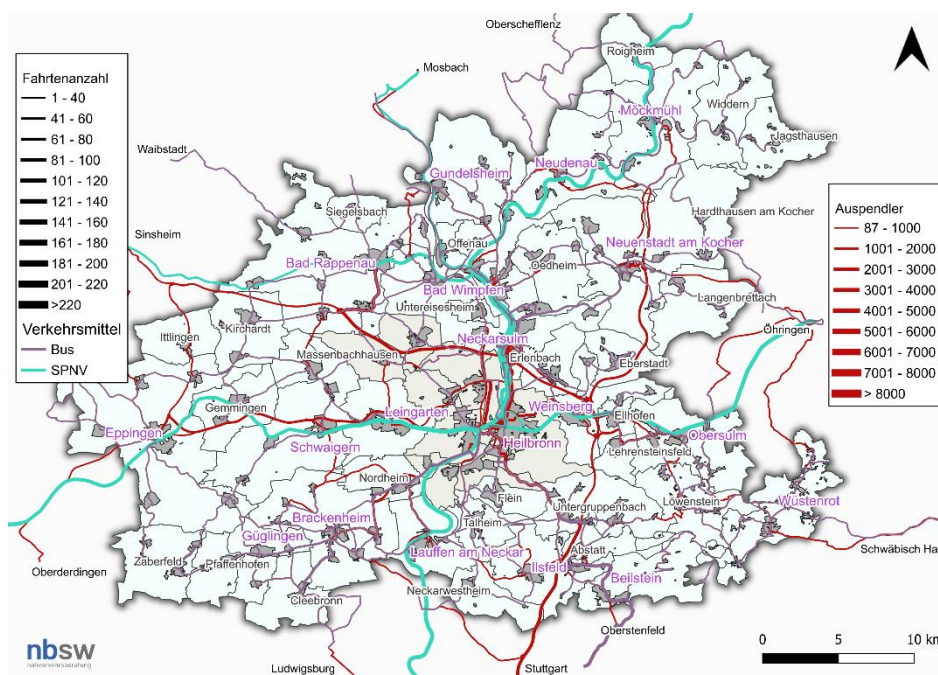


Abbildung 3-29: Pendlerverflechtungen (Auspendler) vs. ÖV-Fahrtenangebot

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Gegenüberstellung mit dem vorhandenen ÖPNV (siehe Abbildung 3-29) macht deutlich, dass für die Hauptpendlerströme bereits überwiegend ein dichtes Bus- und Bahnangebot besteht. Nicht abgedeckte Verbindungen ergeben sich insbesondere auf folgenden Relationen:

- ▶ HN-Kirchhausen/HN-Frankenbach – Leingarten
- ▶ Neudenau/Möckmühl – Neuenstadt
- ▶ Eppingen – Brackenheim/Güglingen
- ▶ Schwaigern – Brackenheim
- ▶ Lehensteinsfeld – Obersulm

Insgesamt sind die Ein- und Auspendlerströme größtenteils kongruent (vgl. Anlage 19). Ausnahmen bestehen vor allem in Richtung Ludwigsburg und Stuttgart, wo die Auspendlerzahl von Stadt und Landkreis die Anzahl an Einpendlern aus Richtung Süden deutlich übersteigt. Im Hohenlohekreis stellt zudem die Gemeinde Bretzfeld den Wohnort vieler Einpendler dar, wohingegen sich der Strom der Auspendler aus dem Raum Heilbronn nach Osten in die Stadt Öhringen konzentriert.

3.6.3.2 Analyse der Mobilfunkdaten

Allgemein ergaben die Mobilfunkdaten eine Wegeanzahl von insgesamt 1.673.888 Wegen, betrachtet man alle Wege mit Quelle oder Ziel in der Stadt Heilbronn, handelt es sich um ca. 500 Tausend Wege. Für die definierten vier Betrachtungsebenen ergeben sich die folgenden Wegeanteile: 60 Prozent aller Wege stammen aus der Betrachtungsebene des Landkreises, 21 Prozent aus dem Binnenverkehr der Stadt, 18 Prozent aus den kreisüberschreitenden Relationen. 10 Prozent aller Gesamtwege lassen sich zudem dem Stadt-Umland-Verdichtungsbe- reich zuordnen (siehe Abbildung 3-30).

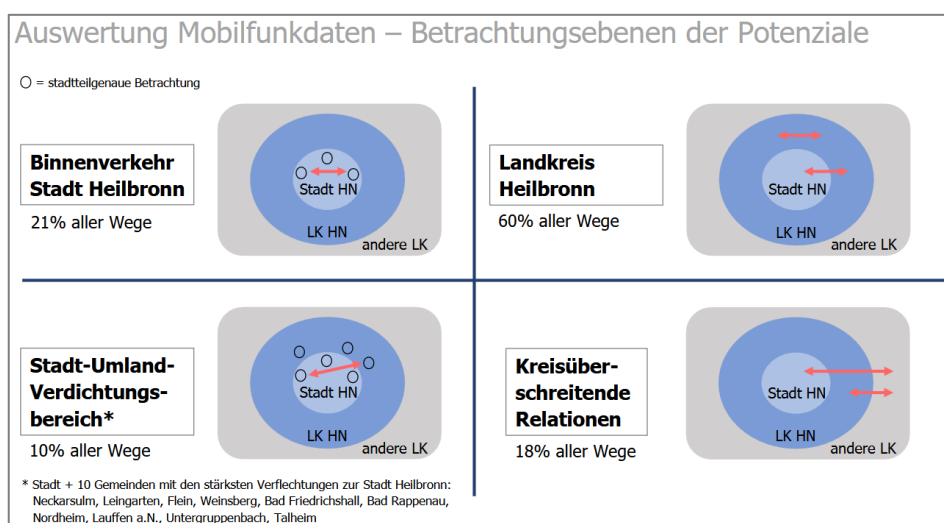


Abbildung 3-30: Verteilung der Wege nach Mobilfunkdaten

Quelle: Eigene Darstellung.

Für die Stadt Heilbronn ergeben sich einige wichtige Relationen, die in Abbildung 3-31 kartografisch dargestellt sind. Die Hauptrelation mit einer Wegeanzahl von über 50.000 Wegen ist die Relation zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Böckingen. Gefolgt von den Relationen Kernstadt – Sontheim und Kernstadt – Neckargartach. In Richtung Neckargartach besteht der Bezug zu einem großen Gewerbegebiet, ebenso der Stadtteil Sontheim, der aber gleichzeitig durch die Hochschule und sein Wohngebiet geprägt ist. Die Relation Heilbronn – Neckarsulm ist ebenfalls eine wichtige Verbindung, viele Bürgerinnen und Bürger pendeln aus Heilbronn zu ihrem Arbeitsort im Gewerbegebiet Neckarsulm, aber auch umgekehrt finden Personen aus Neckarsulm ihren Weg zur Arbeit nach Heilbronn.

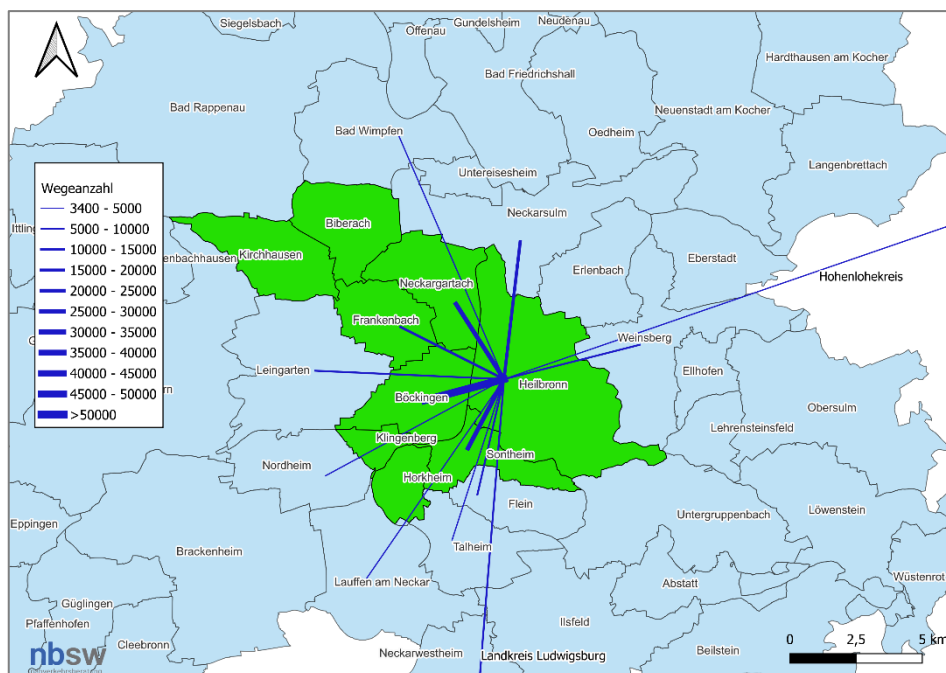


Abbildung 3-31: Hauptziele aus der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Die wichtigsten Hauptrelationen im Landkreis sind in Abbildung 3-32 aufgeführt. Vor allem die Relation Kernstadt Heilbronn – Neckarsulm sticht dabei heraus. Wie bereits für die Stadt Heilbronn erläutert, befindet sich in Neckarsulm ein Gewerbegebiet mit großen Arbeitgebern. Weitere Hauptrelationen sind die Relationen Kernstadt Heilbronn – Flein, Kernstadt Heilbronn – Weinsberg und Kernstadt Heilbronn – Leingarten, sowie Böckingen – Leingarten.

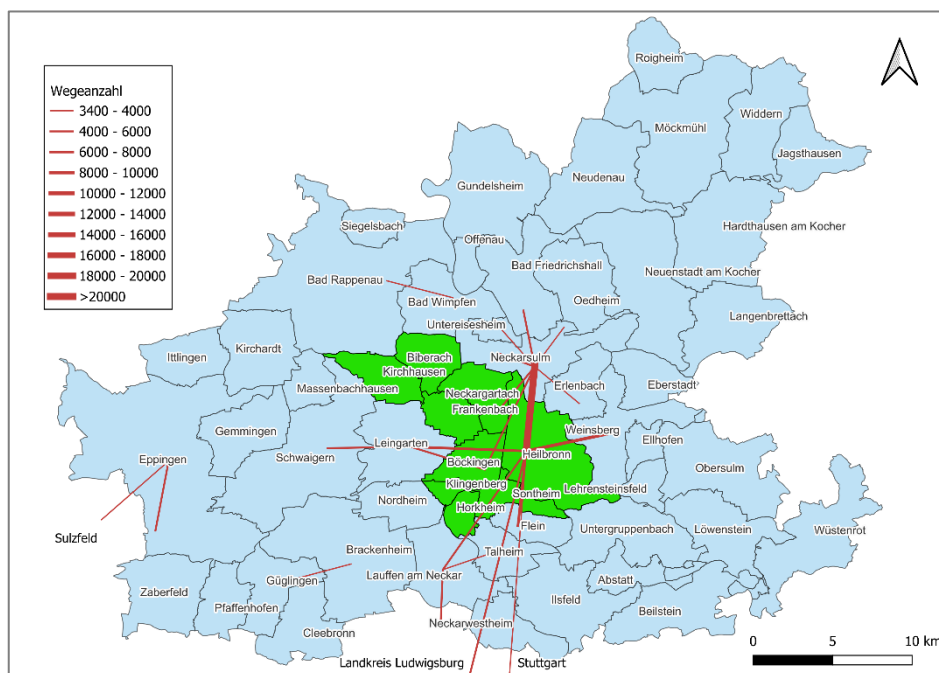


Abbildung 3-32: Hauptziele aus dem Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten wurden Auswertungen der Wegebeziehungen für die verschiedenen Betrachtungsebenen erstellt. Beispielhaft ist die Auswertung für die Stadt Heilbronn in Tabelle 3-4 zu finden, alle übrigen Tabellen sind in Anlage 15 aufgeführt. Die Wegetabellen stellen die Bewertungsgrundlage für die in Kapitel 4 durchgeführte Potenzialanalyse dar.

Auswertung der Mobilfunkdaten: Stadt Heilbronn											
		Quell-/Zielort									
		Biberach	Böckingen	Frankenbach	Heilbronn	Horkheim	Kirchhausen	Klingenberg	Neckargartach	Sontheim	
Wegezahl	Quell-/Zielort	Biberach	3.924	248	376	760	28	908	-	992	76
		Böckingen	316	28.028	3.216	25.096	1.280	212	648	3.360	7.256
		Frankenbach	328	3.340	2.960	2.992	44	224	60	2.488	276
		Heilbronn	780	25.104	3.152	140.044	1.808	644	552	8.800	13.608
		Horkheim	12	1.288	52	1.684	1.432	4	456	128	2.784
		Kirchhausen	944	204	208	504	-	2.844	12	240	44
		Klingenberg	4	664	44	492	500	-	380	16	804
		Neckargartach	952	3.436	2.460	8.960	100	224	24	6.908	768
		Sontheim	76	7.456	260	13.956	2.620	40	788	788	9.604
		Summe	7.336	69.768	12.728	194.488	7.812	5.100	2.920	23.720	35.220

Tabelle 3-4: Wegetabelle innerhalb der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Im Verlauf der Auswertung wurden die Mobilfunkdaten mit der öffentlichen Pendlerstatistik des Land Baden-Württembergs verglichen. Die Pendlerstatistik bedient sich der Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Demnach werden Beamte und Beamtinnen, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige sowie Berufs- und Zeitsoldaten nicht berücksichtigt. Weitere Abweichungen der Wege zwischen Pendlerstatistik und Mobilfunkdaten ergeben sich durch Teilzeitarbeitende, Home-Office-Beschäftigung, Urlaub, Krankheit, Dienstreisen, sowie durch die Systematik der Mobilfunkdaten (Richtigkeit Fahrtzwecke und Wegeketten). Über diese Abweichungen entsteht bei der Pendlerstatistik tendenziell eine Übererfassung, bei den Mobilfunkdaten tendenziell eher eine Untererfassung an Wegen.

3.6.3.3 Ergebnisse der Online-Befragung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum NVP wurden die Teilnehmer nach ihrem wichtigsten und – falls vorhanden – nach ihrem zweitwichtigsten Verkehrsziel gefragt. Diese Frage diente insbesondere dem Zweck, Hinweise auf bedeutende Pendler- und sonstige Verkehrsströme innerhalb des Land- und Stadtkreises zu erhalten. Darüber hinaus wurden Verkehrsziele außerhalb des Untersuchungsgebietes in die Befragung integriert, um eine mögliche Kreisgrenzen übergreifende Verkehrsnachfrage zu erhalten. Neben dem Ziel selbst sind der Reisezweck sowie die Fahrthäufigkeit und die Wegekette, d.h. die genutzten Verkehrsmittel, erfragt worden.

Für das wichtigste Verkehrsziel entstand folgendes Ergebnisbild:

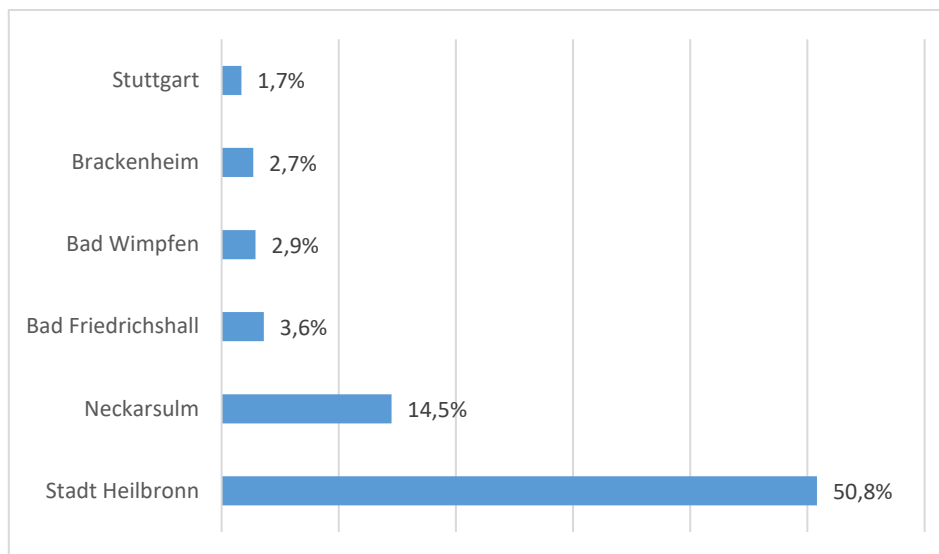


Abbildung 3-33: Wichtigste Verkehrsziele der Befragten

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Hälfte der befragten Personen nennt die Stadt Heilbronn als ihr wichtigstes Verkehrsziel. Innerhalb derjenigen Gruppe, die die Stadt Heilbronn nannten, gab der weitüberwiegende Teil die Innenstadt als konkretes Ziel an (1.403 Antworten). Es folgten Böckingen (N = 106) und Sontheim (N = 88).

Innerhalb des Landkreises Heilbronn ist laut Umfrage die Stadt Neckarsulm mit knapp 15 % der Antworten der größte Nachfragemagnet. Es folgen mit deutlichem Abstand die Städte Bad Friedrichshall, Bad Wimpfen und Brackenheim.

Mit 1,7 % ist die Landeshauptstadt Stuttgart außerhalb der Kreisgrenzen das wichtigste und gleichzeitig einzige Ziel außerhalb des Untersuchungsgebietes, das als wichtigstes Reiseziel von den Teilnehmern ausgewählt wurde.

Als Reisezweck gaben die Befragten am häufigsten die Arbeit an (43 %); es folgten Bildung (15 %), Einkauf (14 %) sowie (13 %). Arztbesuche sowie das Holen und Bringen von Personen wurden von den verbleibenden 15 % angegeben, die diese Frage beantwortet haben. Die Hälfte dieser Personen fährt jeden Tag zu ihrem wichtigsten Ziel, mehr als ein Drittel mindestens mehrmals pro Woche. Die Stichprobe ist bei beiden Fragen jedoch sehr klein, was bei der Interpretation berücksichtigt werden muss.

Auf dem Weg zu ihrem wichtigsten Verkehrsziel nutzen viele der Bürgerinnen und Bürger, die sich an der Umfrage beteiligten, nur ein Verkehrsmittel, anstatt intermodale Wegekette aufzubauen. Sowohl in der Stadt Heilbronn als auch im Landkreis ist der Pkw dominierend. In der Stadt Heilbronn sind Fahrrad- und ÖV-Wege gleichermaßen das zweite Verkehrsmittel der Wahl. Im Landkreis Heilbronn gaben ebenfalls 8 % der Befragten an, den ÖPNV am zweithäufigsten auf ihren Wegen zu nutzen. Auf dem dritten Platz ist die Reisekette bestehend aus dem Pkw und dem Fahrrad. Insgesamt ist überraschend, dass die Pkw-Nutzung in der Stadt Heilbronn sehr ausgeprägt und auch der ÖV-Anteil dem im Landkreis Heilbronn gleich ist (zumindest außerhalb der Nutzung des ÖV in Wegekette).

Abweichend von den Ergebnissen in Bezug auf das wichtigste Verkehrsziel sind folgende Erkenntnisse hinsichtlich des zweitbedeutendsten Verkehrsziels:

- Die Städte Heilbronn und Neckarsulm verlieren als Ziele an Bedeutung, dafür gewinnt die Landeshauptstadt Stuttgart hinzu (+ 1,5 %); neu hinzu kommt Bad Rappenau als häufig gegebene Antwort (3,2 %).
- Freizeit löst die Arbeit als am häufigsten genannter Reisezweck ab. Der prozentuale Anteil der Reisegründe Einkauf und Arztbesuche steigt deutlich an (25 % bzw. 14 %). Arbeit liegt mit 12 % nur noch auf Platz 4.
- Die Reisehäufigkeit sinkt erwartungsgemäß. 79 % der Teilnehmer fahren mindestens einmal wöchentlich zu ihrem zweitwichtigsten Ziel, kaum jemand täglich.

3.6.4 Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten

3.6.4.1 Auswertung allgemeiner Erhebungen und Statistiken

Im Jahr 2015 ermittelte das Mobilitätskonzept Heilbronn 2030 den Modal Split in Heilbronn durch die Auswertung von insgesamt 367.875 Wegen, die an einem Stichtag zurückgelegt wurden. Dabei entfiel der größte Anteil (57%) der Wege auf den PKW. Fußgänger bewältigten 18% der Wege, während jeweils 10% der Wege mit dem ÖPNV und dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Der verbleibende Anteil der Wege entfiel auf E-Bikes, Krafträder und sonstige Verkehrsmittel. Im Vergleich mit den anderen Großstädten Baden-Württembergs zeigt sich der geringste ÖV-Anteil und der mit höchste MIV-Anteil (vgl. Abbildung 3-34). Bei der Analyse der Entwicklung des Modal Splits in Deutschland ist ebenfalls erkennbar, dass der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege im Zeitraum von 2017 bis 2023 um vier Prozentpunkte gestiegen ist. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege – sowohl durch Fahrerinnen und Fahrer als auch durch Mitfahrende – leicht rückläufig. Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Wege verzeichnet hingegen einen leichten Anstieg.²¹

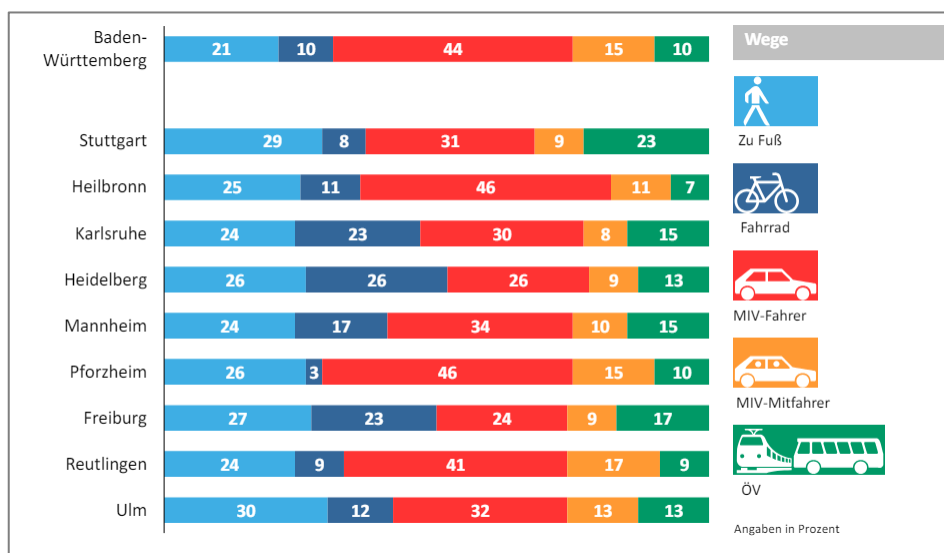


Abbildung 3-34: Modal Split der Großstädte in Baden-Württemberg

Quelle: Mobilität in Deutschland, 2017.

²¹ Follmer (2025).

Weitere Modal-Split-Erhebungen für die Stadt Heilbronn sind in Abbildung 3-35 dargestellt. Bei dem Vergleich der Werte des Mobilitätskonzepts 2015 und des Modal Split 2024 lässt sich eine deutliche Steigerung des Fußverkehrs und eine leichte Zunahme im Radverkehr erkennen. Die ÖPNV- sowie MIV-Nutzung ist vorwiegend konstant geblieben. Die Gegenüberstellung des Modal Split 2024 mit den Zielen des Mobilitätskonzept 2030 lässt eine Übererfüllung im Bereich Fußverkehr und eine annähernde Erfüllung im Radverkehr erkennen. Im ÖPNV stagnieren die Zahlen, der Wert ist im Vergleich zu 2015 gesunken, aber nach 2017 auch wieder leicht angestiegen. Der Wert des Modal Split für den MIV ist ebenfalls konstant geblieben. Insbesondere eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV kann daher als Erfordernis angesehen werden, um die Ziele des Mobilitätskonzept 2030 zu erreichen.

Modal Split der Stadt Heilbronn

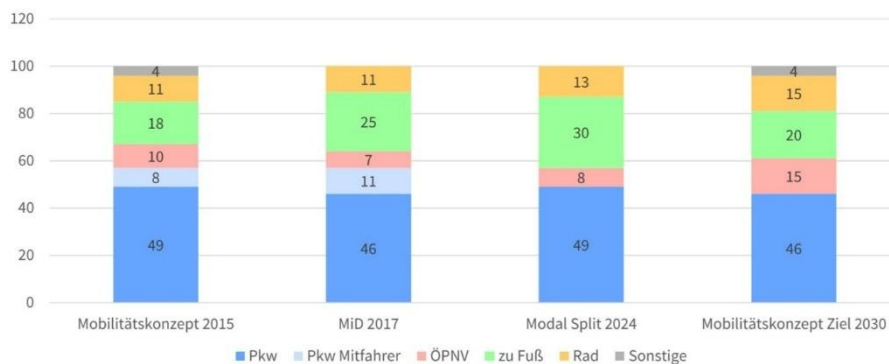


Abbildung 3-35: Auswertungen des Modal Split der Stadt Heilbronn

Quelle: Stadt Heilbronn (2025).

Die Modal Split-Auswertung aus den Mobilfunkdaten ist aufgrund einer abweichenden Erhebungssystematik nur sehr eingeschränkt mit den anderen Erhebungen der Stadt vergleichbar. Über die Mobilfunkdaten werden mehr Fuß- und Radwege suggeriert, da auch kürzere Wege berücksichtigt werden. In Zusammenhang mit dem Fahrtzweck lassen sich nachfolgende Erkenntnisse aus den Mobilfunkdaten ziehen.

Innerhalb der Stadt Heilbronn fallen zu Bildungszwecken erhöht Wege im Umweltverbund an (siehe Abbildung 3-36), was vorrangig an der jungen Zielgruppe liegt, die möglicherweise keinen Zugang zu einem Auto hat oder keinen Führerschein besitzt. Die restlichen Fahrtzwecke „Arbeit“, „Einkauf“, „Freizeit“ und „Erholung“ werden mit Abstand am häufigsten durch den MIV zurückgelegt. Danach schließen sich der Fußverkehr, der Radverkehr und zuletzt der ÖPNV an.

Stadt Heilbronn (Binnenverkehr)					
Fahrtzweck					
1	Schule/Ausbildung/Studium	11%	15%	31%	43%
2	Arbeit	41%	12%	18%	28%
3	Einkauf	37%	12%	20%	31%
4	Freizeit	37%	11%	20%	32%
5	Erholung	37%	10%	21%	33%

Abbildung 3-36: Modal Split nach Fahrtzwecken für die Stadt Heilbronn (Binnenverkehr)

Quelle: Eigene Darstellung.

In Abbildung 3-37 sind zusätzlich die ein- und ausbrechenden Wege dargestellt. Hier überwiegt der MIV in jedem Fahrtzweck gegenüber den restlichen Verkehrsmitteln. Allein der Fahrtzweck Bildung weist ebenfalls einen niedrigeren Anteil auf. Aufgrund der größeren Entfernungen zwischen Landkreis und Stadt wird der ÖPNV mehr genutzt als im Binnenverkehr der Stadt Heilbronn. Zu Fuß und mit dem Rad werden aus demselben Grund kaum Wege zurückgelegt, unabhängig des Fahrtzweckes. Im Fahrtzweck Bildung ist die Fahrradnutzung im Vergleich zu den anderen Fahrtzwecken eher hoch.

Stadt Heilbronn					
Fahrtzweck					
1	Schule/Ausbildung/Studium	55%	31%	13%	1%
2	Arbeit	79%	15%	4%	2%
3	Einkauf	80%	15%	4%	1%
4	Freizeit	78%	17%	4%	1%
5	Erholung	80%	13%	5%	2%

Abbildung 3-37: Modal Split nach Fahrtzwecken für die Stadt Heilbronn (ein- und ausbrechende Verkehre)

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Wege im Landkreis werden in allen Fahrtzwecken vorrangig mit dem MIV zurückgelegt. Der Fahrtzweck Bildung ist hier ebenfalls eher durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes geprägt, zeigt aber dennoch hohe MIV-Anteile (siehe Abbildung 3-38).

Landkreis Heilbronn				
Fahrtzweck				
1 Schule/Ausbildung/Studium	47%	24%	16%	13%
2 Arbeit	82%	10%	5%	3%
3 Einkauf	81%	9%	5%	5%
4 Freizeit	79%	9%	6%	6%
5 Erholung	77%	8%	9%	9%

Abbildung 3-38: Modal Split nach Fahrtzwecken für den Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Allgemein besteht somit eine hohe MIV-Affinität auf allen Betrachtungsebenen. Im Landkreis und in der Stadt folgt daraufhin die Nutzung des ÖPNV, des Rades und zuletzt des Fußverkehrs. Im Binnenverkehr der Stadt Heilbronn wird aufgrund der kürzeren Wege eher auf den Rad- oder Fußverkehr anstelle des ÖPNV gesetzt.

Bezogen auf die zugelassenen Pkw je Einwohner ergibt sich auch für den Landkreis Heilbronn ein Wert, der deutlich über dem Durchschnitt umliegender Kreise liegt (siehe Tabelle 3-5). Die Motorisierung in der Stadt Heilbronn liegt zwar unter dem deutschen Gesamtwert, ist aber bezogen auf die Struktur einer Großstadt ebenfalls klar überdurchschnittlich.

	Bestand an Personenkraftwagen 2024		
	Pkw (Anzahl)	Einwohner	Pkw je 1.000 Ew
Deutschland	48.763.036	84 669 000	576
Baden-Württemberg	6.924.840	11.339.260	611
Regierungsbezirk Stuttgart	2.634.114	4.226.394	623
Landkreis Heilbronn	255.222	355.359	718
Stadt Heilbronn	69.749	130.093	536

Tabelle 3-5: Bestand an Personenkraftwagen 2024

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2024.

3.6.4.2 Analyse der Mobilfunkdaten

Auf Basis der Mobilfunkdaten wurde auch das Reisezeitverhältnis ermittelt. Dieses beschreibt das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und derjenigen mit dem Pkw. Dementsprechend wird ermittelt, wie viel länger oder kürzer eine Reise mit einem Verkehrsmittel im Vergleich zum anderen, in diesem Falle ÖPNV vs. Pkw, dauert. Durch die Verwendung der Mobilfunkdaten sind für die öffentlichen Verkehrsmittel ebenfalls Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle bzw. zur Haustür oder zum Arbeitsplatz etc., sowie Wartezeiten an den Haltestellen in der Reisezeit enthalten, bei Wegen mit dem Pkw analog Parkplatzsuchverkehr. Insgesamt ist das Reisezeitverhältnis damit höher als bei einem alleinigen Vergleich der Fahrtzeiten zwischen ÖPNV und MIV.

Das über die Mobilfunkdaten ermittelte Reisezeitverhältnis der Stadt Heilbronn liegt bei 2,9 und bei 3,1 im Landkreis. Dementsprechend dauern mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege im Durchschnitt in Stadt und Landkreis, etwa dreimal so lang wie mit dem Pkw. In der Stadt haben im Mittel vor allem die Stadtteile Biberach, Frankenbach und Horkheim höhere Reisezeitverhältnisse mit Werten über 3 (siehe Tabelle 3-6).

	Anzahl der Wege	Ø Reisezeit ÖV in Minuten	Ø Reisezeit MIV in Minuten	Reisezeitverhältnis je Relation
Heilbronn Kernstadt	108.892	26,6	10,3	2,59
Klingenberg	5.064	30,1	11,2	2,68
Sontheim	51.600	24,6	8,9	2,76
Böckingen	83.124	25,3	8,9	2,83
Kirchhausen	4.412	37,5	13,1	2,87
Neckargartach	32.520	29,3	10,0	2,93
Horkheim	12.788	28,4	9,3	3,05
Frankenbach	19.520	30,2	9,6	3,16
Biberach	6.800	37,5	11,8	3,19

Tabelle 3-6: Reisezeitverhältnisse der Heilbronner Stadtteile

Quelle: Eigene Darstellung.

Im Landkreis Heilbronn liegt der Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses bei einem Wert von 3,3 und damit geringfügig höher. Für Wege, die nur in die Stadt Heilbronn führen liegt der Durchschnittswert bei knapp 2,7 und damit geringer. Die Reisezeitverhältnisse für die einzelnen Gemeinden sind in Anlage 22 und Anlage 23 dargestellt.

Mittels der Mobilfunkdaten wurde des Weiteren ermittelt, für welchen Fahrtzweck der ÖV häufig genutzt wird (siehe Tabelle 3-7). Im Landkreis ist vor allem der Ausbildungsverkehr von Bedeutung, während der Stadtverkehr Heilbronn ein ausgeglicheneres Fahrtzweck-Verhältnis aufweist. Bei Wegen in die Nachbarlandkreise wird der ÖV gut genutzt, insbesondere im Schulverkehr. Der ÖV-Gesamtanteil ist bzgl. der Betrachtungsebenen im Verdichtungsgebiet um Heilbronn am stärksten, er liegt damit über dem Wert innerhalb der Stadt Heilbronn.

Modal Split-Anteil ÖV	Binnenverkehr Stadt HN	Landkreis HN	Kreisüber- schreitend	Verdichtungs- bereich	Gesamt
1 Schule/Ausbildung/Studium	14,7%	15,5%	29,9%	25,4%	17,8%
2 Arbeit	12,8%	9,3%	10,9%	14,9%	10,4%
3 Einkauf	12,2%	8,2%	9,4%	13,7%	9,4%
4 Freizeit	11,1%	7,7%	11,6%	15,5%	9,1%
5 Erholung	10,5%	6,2%	7,8%	14,2%	7,5%
Durchschnitt ÖV	12,0%	8,9%	12,6%	15,9%	10,3%

Tabelle 3-7: Modal Split nach Fahrtzweck und Betrachtungsebene

Quelle: Eigene Darstellung.

Zudem wurden über die Mobilfunkdaten die Zu- und Abgangsdaten von/zur Haltestelle für die unterschiedlichen Betrachtungsebenen ausgewertet (siehe Abbildung 3-39). Die Werte bilden nur die tatsächlichen Fahrgäste ab, keine potenziellen. Insgesamt sind die Fahrgäste im Durchschnitt vier bis fünf Minuten zur bzw. von der Haltestelle unterwegs. In der Stadt Heilbronn sind die Wege kürzer, auf kreisüberschreitenden Wegen am längsten.

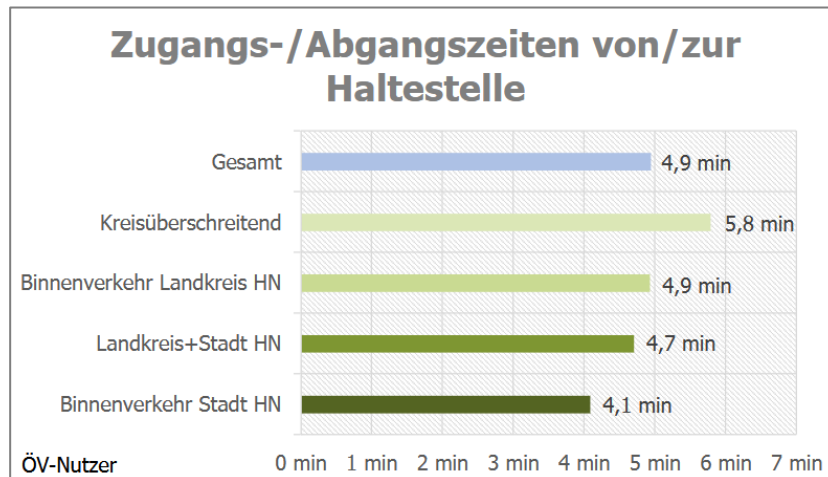


Abbildung 3-39: Zugangs- und Abgangszeiten von/zur Haltestelle für die Betrachtungsebenen

Quelle: Eigene Darstellung.

Das Verhältnis zwischen ÖPNV und MIV beschreibt, wie viele Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden im Vergleich zum MIV. Innerhalb der Stadt Heilbronn liegt das Verhältnis für die Kernstadt mit Abstand am höchsten, dementsprechend wird der ÖPNV hier im Vergleich viel genutzt (siehe Abbildung 3-39). Für die Wegebeziehungen, die aus der Stadt herausführen, liegt ebenfalls das Verhältnis der Kernstadt an höchster Stelle (siehe Tabelle 3-8). Die Stadtteile Neckargartach, Biberach und Kirchhausen stehen hingegen mit einstelligen prozentualen Verhältnissen an letzter Stelle: Es werden daher nur sehr wenige Wege von bzw. nach außen mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag			ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV	MIV	Verhältnis
Heilbronn Kernstadt	108.892	22.548	47.860	47,11%
Sontheim	51.600	8.012	20.880	38,37%
Böckingen	83.124	13.764	36.964	37,24%
Frankenbach	19.520	3.504	9.544	36,71%
Horkheim	12.788	1.952	5.528	35,31%
Biberach	6.800	1.340	4.072	32,91%
Kirchhausen	4.412	792	2.672	29,64%
Klingenberg	5.064	704	2.416	29,14%
Neckargartach	32.520	4.824	17.264	27,94%

Tabelle 3-8: ÖPNV-/MIV-Anteil innerhalb der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag			ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV	MIV	Verhältnis
Heilbronn	159.588	36.008	115.832	31,09%
Böckingen	37.584	6.672	29.088	22,94%
Klingenberg	2.588	304	1.812	16,78%
Sontheim	24.932	3.172	19.168	16,55%
Frankenbach	7.740	840	6.368	13,19%
Horkheim	5.512	408	4.080	10,00%
Neckargartach	26.104	1.816	21.316	8,52%
Biberach	12.372	504	10.656	4,73%
Kirchhausen	9.216	384	8.128	4,72%

Tabelle 3-9: ÖPNV-/MIV-Anteil mit Quelle oder Ziel in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Die folgenden sechs Tabellen beschreiben die Anzahl der Wege pro Tag für die Gemeinden des Landkreises. Außerdem ist das Verhältnis zwischen ÖPNV und MIV gegeben. Die Gemeinden wurden für die Darstellung in vier Kategorien, A, B, C und D aufgeteilt, gemäß dem ÖPNV/MIV-Anteil. Kategorie A enthält die Gemeinden mit einem Anteil über 16 Prozent, Kategorie B die mit einem Anteil zwischen 12 und 16 Prozent, Kategorie C die mit einem Anteil zwischen 8 und 12 Prozent und Kategorie D die mit einem Anteil kleiner als 8 Prozent.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Pfaffenhofen	10.580	1.572	6.932	22,68%
Leingarten	43.120	6.896	32.760	21,05%
Zaberfeld	14.348	2.092	10.252	20,41%
Möckmühl	31.672	4.968	24.520	20,26%
Flein	28.636	4.028	20.060	20,08%
Neckarsulm	165.616	22.376	120.600	18,55%
Roigheim	7.940	1.148	6.324	18,15%
Beilstein	28.944	3.520	20.724	16,99%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-10: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie A (ÖPNV-Anteil größer als 16%)

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Jagsthausen	6.188	760	5.128	14,82%
Lauffen am Neckar	46.280	5.504	37.148	14,82%
Widdern	7.892	940	6.644	14,15%
Weinsberg	57.196	6.224	44.152	14,10%
Güglingen	41.716	4.468	32.012	13,96%
Nordheim	26.800	2.784	20.268	13,74%
Gemmigen	21.452	2.060	16.344	12,60%
Schwaigern	50.308	4.700	37.928	12,39%
Eppingen	94.408	8.724	71.480	12,20%
Untergruppenbach	38.836	3.672	30.240	12,14%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-11: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie B (ÖPNV-Anteil zwischen 12 und 16%)

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Ilsfeld	48.180	4.548	38.100	11,94%
Neuenstadt am Kocher	52.264	4.756	41.552	11,45%
Brackenheim	75.788	6.516	58.540	11,13%
Bad Friedrichshall	128.180	9.892	89.864	11,01%
Gundelsheim	31.660	2.716	26.268	10,34%
Abstatt	19.876	1.588	15.724	10,10%
Obersulm	78.188	5.660	56.104	10,09%
Hardthausen	20.608	1.544	15.524	9,95%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-12: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil zwischen 8 und 12%) [1]

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Cleebronn	15.320	1.244	12.652	9,83%
Bad Wimpfen	39.260	2.868	31.200	9,19%
Ellhofen	23.632	1.644	18.504	8,88%
Talheim	23.632	1.608	19.056	8,44%
Offenau	14.568	972	11.632	8,36%
Erlenbach	23.420	1.576	18.944	8,32%
Wüstenrot	22.700	1.456	17.868	8,15%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-13: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil zwischen 8 und 12%) [2]

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Neudenau	23.092	1.500	19.236	7,80%
Langenbrettach	21.896	1.272	16.724	7,61%
Bad Rappenau	91.912	5.720	75.396	7,59%
Oedheim	28.512	1.660	22.536	7,37%
Massenbachhausen	14.316	860	12.248	7,02%
Ittlingen	12.728	712	10.532	6,76%
Neckarwestheim	15.484	892	13.360	6,68%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-14: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil kleiner als 8 %) [1]

Quelle: Eigene Darstellung.

Gemeinde	Anzahl Wege / Tag		MIV	ÖPNV/MIV
	Gesamt	ÖPNV		Verhältnis
Siegelsbach	9.264	444	8.112	5,47%
Eberstadt	12.920	516	11.296	4,57%
Kirchartd	25.984	856	22.220	3,85%
Löwenstein	19.488	632	17.140	3,69%
Untereisesheim	21.360	580	16.236	3,57%
Lehrensteinsfeld	16.048	472	13.716	3,44%

Keine Betrachtung von Verkehren innerhalb der Hauptorte

Tabelle 3-15: ÖPNV-/MIV-Anteil der Gemeinden aus Kategorie C (ÖPNV-Anteil kleiner als 8 %) [2]

Quelle: Eigene Darstellung.

3.6.4.3 Ergebnisse der Online-Befragung

In Kapitel 3.6.1.3 wurde bereits erwähnt, dass in der Umfrage zum NVP an mehreren Stellen unterschieden wird zwischen Stammnutzern des ÖV sowie Gelegenheitsnutzern. Diesen Fragen vorangestellt ist einerseits eine Abfrage zur Pkw-Verfügbarkeit, andererseits die tatsächliche Verteilung der Teilnehmer auf die zuvor genannten Nutzergruppen des ÖV.

Insgesamt besitzen 64 % der Befragten einen eigenen Pkw, über den sie jederzeit verfügen können. 13 % gaben an, zwar keinen eigenen Pkw zu besitzen, in Absprache mit anderen Personen des Haushalts jedoch ein Fahrzeug nutzen zu dürfen (= Gruppe der Pkw-Verfügbarkeit). Demgegenüber stehen 14 % ohne Führerschein und weitere 9 % haben keine Möglichkeit zur Nutzung eines Pkw (= Gruppe ohne Pkw-Verfügbarkeit).

Bei der Frage zur Nutzungshäufigkeit des ÖV ergab sich folgende Verteilung der Antworten:

- Mehrmals täglich (8,8 %)
- Täglich (9,9 %)
- 2- bis 5-Mal pro Woche (11,1 %)
- Einmal wöchentlich (5,6 %)
- Seltener (30,8 %)
- Gar nicht (18,6 %)
- Keine Antwort (15,1 %)

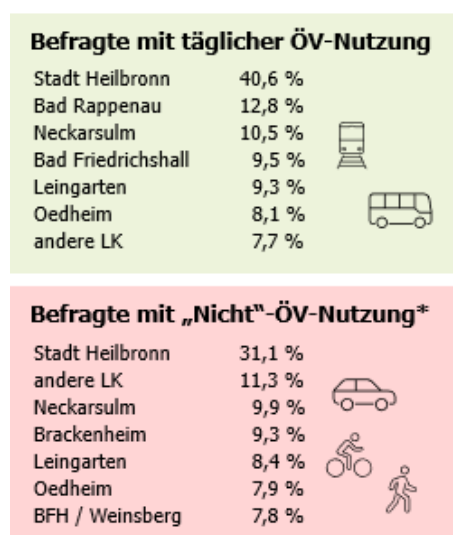


Abbildung 3-40: Nutzungshäufigkeit des ÖV nach Wohnort

Quelle: Eigene Darstellung

Insgesamt sind demnach ein Drittel der Befragten regelmäßige Nutzer des ÖV und mehr als die Hälfte nutzt den ÖV kaum bis gar nicht. Abbildung 3-40 zeigt, in welchen Gemeinden die Personen wohnen, die am häufigsten bzw. seltensten den ÖV nutzen. Als „Nicht-Nutzer“ sind all diejenigen kategorisiert, die öffentliche Verkehrsmittel seltener als einmal wöchentlich nutzen.

Den größten Anteil in beiden Kategorien verzeichnet die Stadt Heilbronn. Darüber hinaus gibt es mehrere Gemeinden, die in beiden Rankings vorkommen. Demnach scheint die Verteilung keine besonderen Hinweise, z.B. auf mögliche Angebotslücken, zu liefern. Die Ergebnisse korrelieren stattdessen mit der Wohnortverteilung der Befragten.

Bewertung verschiedener Qualitätsmerkmale des ÖPNV

Zu diesem Fragenkomplex wurden ausschließlich regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV befragt.

Fahrtenangebot und -häufigkeit

75 % der befragten regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzer sind mit dem Fahrtenangebot und der -häufigkeit sowohl bei der Stadtbahn als auch bei den Stadt- und Regionalbussen zufrieden. Trotz diesen hohen Zufriedenheitswerten gibt es einige Tage und Tageszeiten, an denen die Teilnehmer der Umfrage sich eine Verstärkung des Fahrtenangebotes wünschen. Dies trifft – bezogen auf alle drei genannten öffentlichen Verkehrsmittel – insbesondere auf die Abendstunden nach 19 Uhr sowie Sonn- und Feiertage zu.

Reisezeit und Linienführung

Mit der Reisezeit der Stadtbahn sind die befragten regelmäßigen Nutzer mit 79 % am häufigsten zufrieden. Der Stadtbus schneidet in dieser Kategorie mit 77 % Zufriedenheit ebenfalls sehr gut ab. Etwas schlechter ist der Wert für den Regionalbusverkehr (71 %). 10 Prozent der Teilnehmer der Umfrage meldeten zusätzlich zurück, dass die Reisezeit im öffentlichen Verkehr zu lang sei. Die Linienführung weist hohe Zufriedenheitswerte in der Befragung auf. Bei der Stadtbahn sind diese wiederum mit 79 % am höchsten, der Stadtbus und Regionalbus folgen mit 74 % und 72 %.

Eine fast identische Verteilung ergibt sich für beide Bereiche bei den Gelegenheitsnutzern. Lediglich die Zufriedenheit mit der Linienführung der Stadtbahn ist mit 69 % deutlich niedriger (- 10 %).

Anschlussicherheit

Die Anschlussicherheit beim Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln des ÖV ist das am schlechtesten bewertete Qualitätsmerkmal in der Bürgerbefragung mit einem Zufriedenheitsanteil von 59 % (Stammnutzer) bzw. 56 % (Gelegenheitsnutzer). Bei der Entwicklung von Maßnahmen für die Stadt und den Landkreis Heilbronn sollte daher der Fokus darauf liegen, die Verknüpfungssituation innerhalb des ÖPNV zu optimieren.

Pünktlichkeit

Die Umfrageergebnisse der Stammnutzer in Bezug auf die Pünktlichkeit im Bus- und Stadtbahnverkehr sind zufriedenstellend. Während der Stadtbus mit 71 % die subjektiv höchste Pünktlichkeit aufweist, sind es beim Regionalbus 68 % und bei der Stadtbahn 67 %. Von Gelegenheitsnutzern wird die Pünktlichkeit von Stadt- und Regionalbus sogar noch etwas positiver eingeschätzt, während die Stadtbahn 2 Prozentpunkte im Vergleich zu den zuvor genannten Ergebnissen verliert.

Handlungsbedarf besteht – den Erkenntnissen der Befragung zufolge – demnach am ehesten bei der pünktlichen Abfahrt und Ankunft der Stadtbahnen.

Die Ergebnisse des Teilkapitels sind in Abbildung 3-41 zusammenfassend dargestellt.

Stammnutzer	Stadtbus		Stadtbahn		Regionalbus	
	zufrieden	unzufrieden	zufrieden	unzufrieden	zufrieden	unzufrieden
Fahrtenangebot/-häufigkeit	71%	29%	68%	32%	61%	39%
Reisezeit	77%	23%	79%	21%	71%	29%
Linienführung	74%	26%	79%	21%	72%	28%
Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit	71%	29%	67%	33%	68%	32%
Gesamt	73%	27%	73%	27%	68%	32%

Gelegenheitsnutzer	Stadtbus		Stadtbahn		Regionalbus	
	zufrieden	unzufrieden	zufrieden	unzufrieden	zufrieden	unzufrieden
Fahrtenangebot/-häufigkeit	77%	23%	72%	28%	61%	39%
Reisezeit	75%	25%	76%	24%	70%	30%
Linienführung	77%	23%	69%	31%	74%	26%
Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit	74%	26%	65%	35%	72%	28%
Gesamt	76%	24%	71%	29%	70%	30%

Abbildung 3-41: Zufriedenheit mit der Angebotsqualität

Quelle: Eigene Darstellung.

Bewertung der Qualität von Haltestellen, Fahrzeugen und Kundeninformation

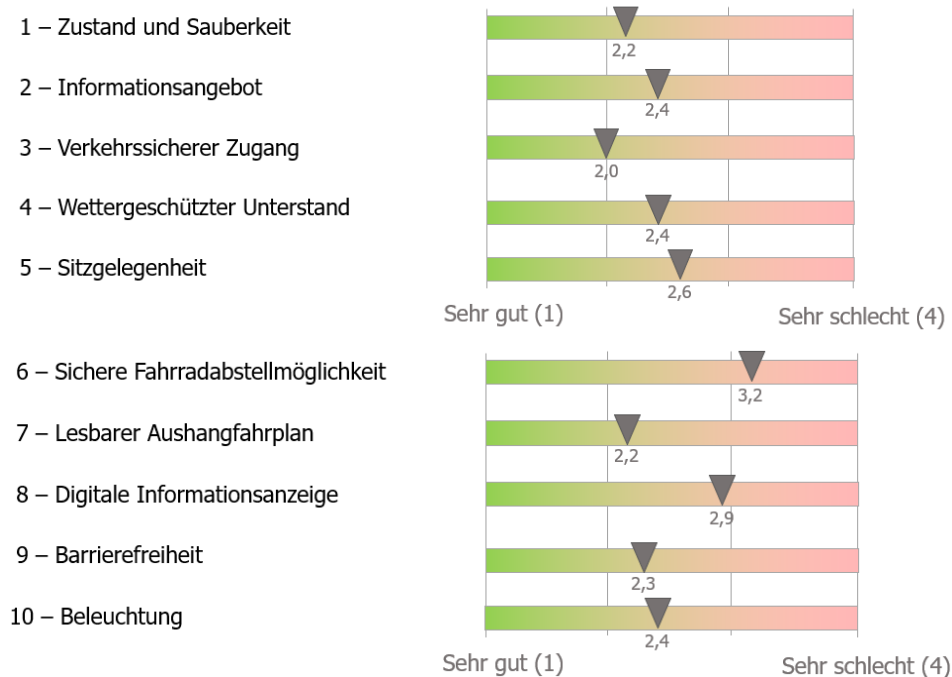


Abbildung 3-42: Zufriedenheit in Bezug auf die Haltestellenausstattung

Quelle: Eigene Darstellung.

Bezüglich der Qualitätsmerkmale von Haltestellen, die abgefragt wurden, gibt Abbildung 3-42 einen Überblick über die Bewertung durch die Teilnehmer der Umfrage. Insgesamt sind die Ergebnisse positiv zu interpretieren. Am besten schneidet das Merkmal „verkehrssicherer Zugang“ ab (2,0), schlechter erfolgen die Einschätzungen des Vorhandenseins von digitalen Informationsanzeigen (2,9) sowie sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten (3,2).

Neben der Haltestellenausstattung konnten auch die Ausstattung bzw. der Zustand der Fahrzeuge sowie die allgemeine Fahrgastinformation bzw. der Kundendienst bewertet werden. Wie Abbildung 3-43 verdeutlicht, werden alle Kategorien durchweg als „gut“ eingeschätzt.

Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl (Nicht-Nutzung)

In diesem Fragenkomplex wurden ausschließlich Gelegenheits- und Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer (= ÖPNV-Nutzung seltener als einmal wöchentlich) zu ihrem Verkehrsverhalten sowie Entscheidungskriterien für einen möglichen Umstieg zur regelmäßigen Nutzung von Bussen und Bahnen befragt.

83 % derjenigen, die als Gelegenheitsnutzer gelten, fahren stattdessen am häufigsten mit dem Pkw. der befragten Personen gab an, dass sie für ihre Verkehrswege vor allem den Pkw nutzen (berücksichtigt wurden sowohl Selbst- als auch Mitfahrer). Weitere 9 % fahren regelmäßig mit dem Fahrrad. Der Rest nutzt andere Verkehrsmittel.

Als wichtigste Einflussfaktoren für einen möglichen Umstieg zur Fahrt mit dem ÖPNV nannten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am häufigsten **zusätzliche Fahrtmöglichkeiten** (25 %), eine **kürzere Fahrzeit** (18 %), **Pünktlichkeit des ÖV** (17 %), sowie **weniger Umstiege** (15 %).

Neue Mobilitätsangebote

Viele Angebote, die in den Bereich „neue Mobilität“ fallen, werden im Stadt- und Landkreis Heilbronn gemäß der Befragung kaum genutzt. Dazu zählen Car-Sharing, buddy, Leihfahrräder, FiftyFifty-Taxi und das On-Demand-System in Untergruppenbach. Etwas häufiger kommen E-Scooter und Bike+Ride zum Einsatz.

Viele der Befragten wünschen sich jedoch einen Ausbau verschiedener neuer Mobilitätsangebote. Am häufigsten wurden in diesem Zusammenhang die Schaffung von **Abstellplätzen für Fahrräder** (29 %) sowie **Mobilstationen** (18 %), **Car-Sharing** (16 %) und **On-Demand** (15 %) genannt.

- a – Ausstattung / Sauberkeit der Fahrzeuge
- b – Sitzplatzangebot in den Fahrzeugen
- c – Verhalten des Fahrpersonals
- d – Fahrgastinformation / Kundendienst

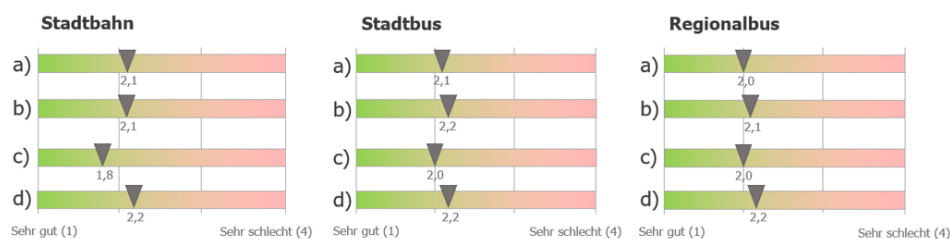


Abbildung 3-43: Zufriedenheit mit Haltestellen, Fahrzeugen, Kundeninformation

Quelle: Eigene Darstellung.

3.6.4.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung Region Heilbronn-Franken

Stadt Heilbronn

Die Befragung stützt die Erkenntnisse, dass bei der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Heilbronn vermehrt auf Rad- und Fußverkehr anstatt Wegen mit dem Pkw und ÖPNV gesetzt wird. Pendelbewegungen bestehen im Gegensatz zu den Bürgerinnen und Bürgern des Landkreises überwiegend innerhalb des Stadtgebiets. Dafür wird im Stadtgebiet häufiger ein Job-Ticket genutzt. Mehr als die Hälfte der Befragten sieht einen Verbesserungsbedarf bei der Mobilität, insbesondere bei der Bahnanbindung. Die Nutzung betrieblicher Mobilitätsangebote und neuer Verkehrsformen ist hingegen bisher eher gering. Insgesamt wurde jedoch eine

hohe Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖPNV angegeben, sofern Verbesserungsmaßnahmen – insbesondere bei der Reisezeit – erfolgen.

Landkreis Heilbronn

Die Befragung bestätigt die bereits festgestellte hohe Pkw-Nutzung im Landkreis, zeigt aber auch die Kombination mit dem ÖPNV (Park+Ride) als genutzte Alternative auf. Begründet wird dies mit der damit verbundenen Zeitersparnis und höheren Zuverlässigkeit. In den weiteren Punkten zur Verkehrsmittelwahl ergeben sich nur geringfügige Unterschiede. Der Wunsch nach besserem ÖPNV existiert im Landkreis Heilbronn gleichermaßen.

3.7 Bewertung von Angebot und Nachfrage

3.7.1 Evaluation des Verkehrsangebots

ÖPNV-Angebot im landesweiten Vergleich

Stadt und Landkreis Heilbronn haben in den letzten Jahren ihr Angebot im ÖPNV kontinuierlich ausgebaut: Neben gänzlich neuen Linien bzw. On-Demand-Angeboten umfasste dies auch Linienverlängerungen und geänderte Linienführungen sowie zusätzliche Haltestellen. Der ÖPNV-Report 2024 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg klassifiziert den Stadtkreis Heilbronn als hochverdichteten Raum. Innerhalb dieser Raumkategorie weist die Stadt Heilbronn hinsichtlich der Angebotsdichte – gemessen an der Anzahl der Haltestellen und Abfahrten – den zweithöchsten Wert auf. Im Vergleich zu den übrigen Stadtkreisen des Bundeslandes, die dem Raumtyp „Großstadt“ zugeordnet werden, liegt die Stadt Heilbronn jedoch an vorletzter Stelle. Die Angebotsdichte im Landkreis Heilbronn ist gemessen an seiner Gebietskategorie ebenfalls am zweitgeringsten und liegt unter dem Durchschnitt in Baden-Württemberg. Am Wochenende weist der Landkreis zudem die höchste Angebotsreduktion in Bezug auf vergleichbare Stadt- und Landkreise auf. Dementgegen wurde das Busangebot im Landkreis Heilbronn von 2020 bis 2024 um knapp 30 Prozent erhöht, was dem dritthöchsten Wert im Land entspricht. Mit einem Zuwachs von ca. 15 Prozent im gleichen Zeitraum entspricht die Angebotserweiterung im Stadtkreis Heilbronn etwa dem Landesdurchschnitt, liegt damit aber durchweg höher als in anderen Stadt- und Landkreisen des hochverdichteten Raums.²²

²² Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025).

ÖPNV-Angebot in der Stadt Heilbronn

Zur Bewertung des Verkehrsangebots von Stadtbahn und Stadtbussen wurde die Fahrtenhäufigkeit für die Verkehrstage Montag bis Freitag Schultage bzw. Ferientage, Samstag sowie Sonn- und Feiertag ermittelt (siehe Anlage 20).

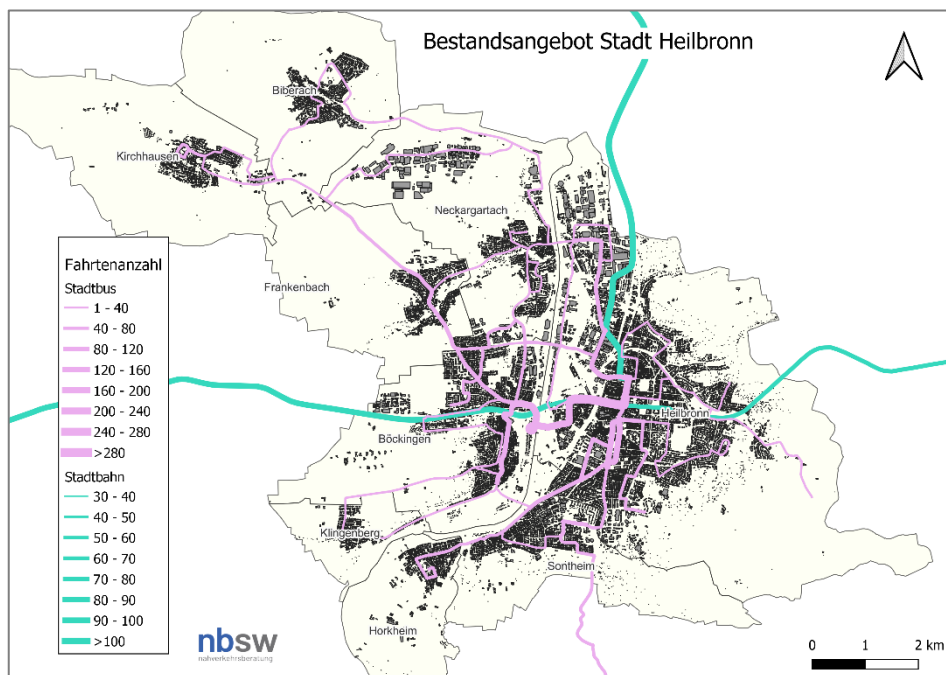


Abbildung 3-44: ÖPNV-Fahrtenanzahl in der Stadt Heilbronn an Ferientagen

Quelle: Eigene Darstellung.

Das ÖPNV-Angebot in Heilbronn ist durch eine sehr dichte Erschließung geprägt. Als zentrale Achse durch die Stadt weist der Abschnitt zwischen Wilhelm-Leuschner-Straße, Hauptbahnhof, Rathaus und Harmonie die mit Abstand höchste Fahrtenhäufigkeit auf (siehe Abbildung 3-44). Analog zu den Einwohnerzahlen bestehen die höchsten Fahrtenzahlen in die Stadtteile Böckingen, Neckargartach, Frankenbach und Sontheim, aber auch entlang der Stadtbahn Nord und entlang der Stadtbahn in Richtung Pfühlpark. Begründet durch ihre Lage, Einwohnerzahl und Siedlungsdichte weisen die Stadtteile Kirchhausen, Biberach und Klingenberg ein deutlich geringeres Angebot insbesondere zu Neben- und Schwachverkehrszeiten auf. Aufgrund der zumeist vorhandenen 15- bis 30-Minuten-Takte, der vielen Durchmesserlinien und der Abstimmung der Linien an den zentralen Haltestellen Hauptbahnhof, Harmonie und Allee Post ist eine gute Erreichbarkeit zwischen allen Stadtteilen gegeben. In Schwachverkehrszeiten wird dies durch ein Rendezvous-System auch bei geringeren Taktdichten gewährleistet.

In Bezug auf mögliche Schwachstellen des Angebots wird auf Kapitel 2.3.2 – Vorabuntersuchung Nahverkehrsplan – verwiesen. Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen bestehen vor allem zur Hauptverkehrszeit und/oder auf den Hauptachsen, sodass abseits davon oftmals längere Umwege über die Innenstadt für diese Relationen erforderlich sind. Gleichzeitig ist der Hauptbahnhof nicht für alle Teilbereiche der Stadt ganztägig umsteigefrei erreichbar. Ein Angebot nach Mitternacht besteht nur am Wochenende. Die Anbindung der Stadtteile an bestimmte zentrale Orte (Klinikum, Hochschulstandorte, Gewerbegebiet Böllinger Höfe) ist auf ihr Potenzial hin zu untersuchen, ebenso die vermehrte gegenseitige Integration zwischen Stadtbahn, Stadtbus und Regionalbussen.

ÖPNV-Angebot im Landkreis Heilbronn

Zur Bewertung des Verkehrsangebots von Stadtbahn und Regionalbussen wurde analog vorgegangen.

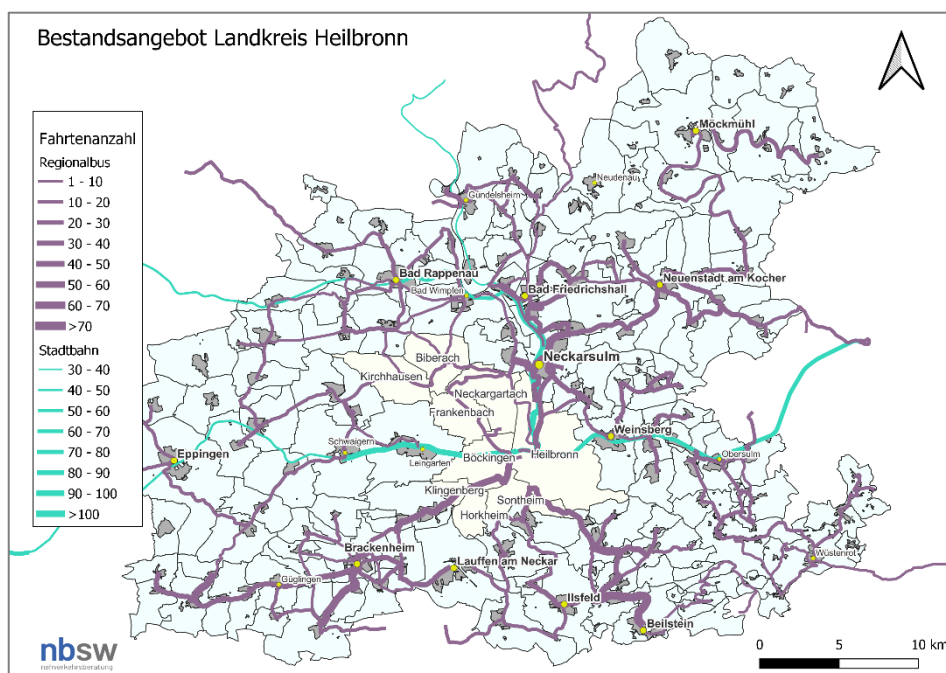


Abbildung 3-45: ÖPNV-Fahrtenanzahl im Landkreis Heilbronn an Ferientagen

Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt weist der Landkreis Heilbronn zur Haupt- und Nebenverkehrszeit bereits ein gutes Angebot auf, dass nahezu flächendeckend und vertaktet gestaltet ist. Die verschiedenen Linien sind dabei vermehrt auf das Oberzentrum Heilbronn ausgerichtet und führen insbesondere im südlichen Kreisgebiet mit hohen Fahrthäufigkeiten und Reisegeschwindigkeiten direkt in die Stadt (siehe Abbildung 3-45). In den anderen Teilen des Landkreises sind die Linien größtenteils auf die SPNV- und Stadtbahnlinien ausgerichtet und übernehmen die Funktion der Feinverteilung. Auch in zentralen Orten ohne Schienenanschluss (Brackenheim, Beilstein, Neuenstadt) ermöglichen Taktknoten zwischen verschiedenen Buslinien die Erreichbarkeit entfernt gelegener Bereiche.

Defizite beim Verkehrsangebot bestehen vor allem in außerhalb gelegenen Orten und z.T. auf kreisüberschreitenden Relationen sowie auf Querverbindungen zwischen bestimmten Teilräumen, für die oftmals ein Umweg über die Stadt Heilbronn erforderlich wird. Grundsätzlich ist zu Schwachverkehrszeiten (im Spätverkehr und an Wochenenden) ein starkes Angebotsgefälle außerhalb der Hauptlinien erkennbar, das in den betroffenen Bereichen eine nur eingeschränkte Mobilität erlaubt. Dies umfasst insbesondere kleinere Ortschaften in im nordöstlichen und südöstlichen Landkreisgebiet.

3.7.2 Handlungserfordernisse und Potenziale

Die Evaluation des bestehenden Verkehrsangebots zeigt, dass der ÖPNV sowohl in der Stadt als auch im Landkreis Heilbronn bereits überwiegend gut ausgebaut sind. Die im NVP 2013 festgestellten Mängel wurden weitestgehend beseitigt bzw. die festgelegten Maßnahmen größtenteils umgesetzt. Aus den Befragungen der Bevölkerung wird gleichzeitig deutlich, dass die Nutzbarkeit umweltfreundlicher Nahverkehrsangebote an vielen Stellen als eingeschränkt wahrgenommen wird und ein Wunsch nach Ausbau und Verbesserungen besteht. Die Auswertung der Verkehrsnachfrage legt dar, dass der Pkw für einen Großteil der Bürgerinnen und Bürger immer noch mobilitätsbestimmend ist. Es gilt daher neue Maßstäbe für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu definieren, mit denen den gesetzten Klimaschutzzielen und den Erwartungen der Bevölkerung Rechnung getragen werden kann.

Mit einer Gegenüberstellung von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage lassen sich folgende Handlungsschwerpunkte definieren, deren Entwicklungsmöglichkeiten in Kapitel 4 mithilfe einer Potenzialanalyse näher untersucht werden:

- ▶ **Neudefinition eines flächendeckenden Mindestangebots in Stadt und Landkreis**

Weiterentwicklung der zeitlichen und räumlichen Bedienungsstandards in Bezug auf die vom Land Baden-Württemberg aufgestellte Mobilitätsgarantie, um den Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung besser gerecht zu werden. Hierfür ist die Stärkung der Produktdifferenzierung elementar: SPNV, Stadtbahn, Schnellbus, Regionalbus, Stadtbus und On-Demand-Verkehre sind je nach Teilraum und Tageszeit zielgerichtet einzusetzen und bestmöglich aufeinander abzustimmen.

- ▶ **Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr, auf Tangentialverbindungen sowie auf kreisüberschreitenden Relationen**

Optimierung des Verkehrsangebotes über kommunale Grenzen hinweg, insbesondere zwischen der Stadt Heilbronn und ihren umliegenden Gemeinden sowie zwischen dem Landkreis Heilbronn und seinen Nachbarkreisen. Einführung von Tangentialverbindungen zwischen Teilräumen und in die Stadtteile von Heilbronn, um das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV auf gefragten Relationen deutlich zu reduzieren und die Heilbronner Innenstadt als wichtigsten Verkehrsknoten zu entlasten.

- ▶ **Attraktivierung umweltfreundlicher Verkehrsangebote insbesondere im Berufsverkehr**

Maßnahmen zur Verlagerung des Berufsverkehrs werden benötigt, um dem derzeit hohen MIV-Anteil entgegenzuwirken: Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist hier die Förderung intermodaler Verkehre und ganzheitlicher Mobilitätslösungen sowie ein Ausbau der Zusammenarbeit im Rahmen eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements mit den Gewerbetreibenden erforderlich.

► **Anbindung neuer Siedlungs- und Entwicklungsflächen**

Stadt und Landkreis weisen ein starkes strukturelles Wachstum auf: Das Verkehrsangebot muss darauf reagieren, indem konkrete Konzepte zur Erschließung neuer Gebiete und Nachfragepotenziale entwickelt werden, aber auch bestehende Bereiche besser angebunden werden. Neben Wohngebieten umfasst dies vor allem Gewerbegebiete, Hochschulstandorte und das geplante IPAI-Areal.

► **Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verbesserung der Fahrgastinformation**

Mangelnde Anschlusssicherheit stellt das meistgenannte Kriterium für Unzufriedenheit in der Online-Befragung dar. Es besteht daher ein Handlungsbedarf in diesem Bereich. Gleichzeitig zeigen sich Potenziale angesichts der Fahrgastinformation, die sowohl die Nachvollziehbarkeit bzw. Einheitlichkeit von Angebot und Tarifen, verlässliche Echtzeitinformationen, aber auch einen erleichterten Zugang zum ÖPNV betreffen.

► **Priorisierung des ÖPNV im Straßenraum**

Lange Reisezeiten vermindern die Attraktivität des ÖPNV, was durch den zunehmenden Straßenverkehr und die Verschärfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in geschlossenen Ortschaften verstärkt wird. Es sind daher Möglichkeiten zu untersuchen, in welchem Maße der öffentliche Verkehr beschleunigt bzw. bevorrechtigt werden kann. Dies umfasst mit Stadtbahn, Regionalbus und Stadtbus alle Verkehrsträger im Straßenraum und ist allein zur Stabilisierung der heutigen Linien zwingend erforderlich.

► **Entwicklung eines multimodalen Mobilitätskonzepts**

Die Verkehrsnachfrage hat sich in den letzten Jahren verändert und zeigt Tendenzen zur stärkeren Multimodalität, der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die persönliche Mobilität. Diese Entwicklung sollte durch eine Stärkung der Vielfalt an Verkehrsangeboten berücksichtigt werden: Es ist daher zu untersuchen, an welchen Punkten des Verkehrssystems Mobilstationen mit Sharing-Angeboten und Abstellflächen zu einer Verlagerung des Verkehrs beitragen können.

3.8 Zusammenfassung

Kapitel 3: Bestandsaufnahme und Entwicklungsperspektiven

Als wichtige Bildungs- und Wirtschaftsregion in Baden-Württemberg zeichnen sich Stadt und Landkreis Heilbronn durch ein strukturelles Wachstum aus, das sich in den nächsten Jahren voraussichtlich fortsetzen wird. Aufgrund der damit verbundenen Zunahme der Bevölkerung und Bebauungsflächen ist von einer steigenden Verkehrsnachfrage auszugehen, welche für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs von hoher Bedeutung ist.

In Bezug auf die räumlichen Gegebenheiten sind insbesondere die Städte Heilbronn und Neckarsulm aufgrund ihrer Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen und zentralörtlichen Funktionen die mit Abstand wichtigsten Verkehrsziele, die besonders vom dichter besiedelten Umland nachgefragt werden. Gleichwohl bestehen sowohl in der Stadt Heilbronn als auch im umliegenden Landkreis Bereiche mit einer eher ländlichen Struktur, die voraussichtlich besonders von einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft betroffen sein werden.

Das bestehende Nahverkehrsangebot wurde in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut und profitiert von den zahlreichen Schienenstrecken, die das Gebiet durchlaufen und als Rückgrat des ÖPNV dienen. Die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft von Stadt und Landkreis bauen darauf auf und bieten der Bevölkerung bereits ein gutes Grundangebot, das zum Teil durch Bedarfsverkehre ergänzt wird.

Befragungen der Bevölkerung zum Thema Mobilität bescheinigen ebenfalls eine hohe Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot, verdeutlichen aber gleichzeitig den Wunsch der Bevölkerung, Verbesserungen in verschiedenen Bereichen vorzunehmen. Hierzu gehört u.a. die Bedienung im Spätverkehr und an Wochenenden, mehr Anschlusssicherheit sowie die Einführung von Querverbindungen zur Vermeidung großer Umwege.

Die Auswertung der tatsächlichen Verkehrsnachfrage bestätigt eine deutliche Affinität zum Privat-Pkw, der gerade im Berufsverkehr überdurchschnittlich oft genutzt wird. Der Vergleich des Verkehrsangebots mit der tatsächlichen und potenziellen Verkehrsnachfrage zeigt für die weitere Erarbeitung des NVP folgende Handlungsschwerpunkte auf:

- ▶ Neudefinition eines flächendeckenden Mindestangebots in Stadt und Landkreis
- ▶ Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr, auf Tangentialverbindungen sowie auf kreisüberschreitenden Relationen
- ▶ Attraktivierung umweltfreundlicher Verkehrsangebote insbesondere im Berufsverkehr
- ▶ Anbindung neuer Siedlungs- und Entwicklungsflächen
- ▶ Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verbesserung der Fahrgastinformation
- ▶ Priorisierung des ÖPNV im Straßenraum
- ▶ Entwicklung eines multimodalen Mobilitätskonzepts

4 Potenzialanalyse

4.1 Erschließungsqualität

Um die Erschließungsqualität im Verkehrsgebiet zu bestimmen, wurden die Einzugsbereiche der Haltestellen in Stadt und Landkreis ausgewertet. Grundlage der Analyse sind die Fußwege aus den Mindeststandards des NVP 2013. Diese sind in Tabelle 4-1 dargestellt.

Verkehrsgebiet	Bus	Stadtbahn (innerstädtisch)	SPNV
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen	300 m (5 min)	400 m (7 min)	600 m (10 min)
Gebiete mittlerer bis hoher Nutzungsdichte	400 m (7 min)	600 m (10 min)	600 m (10 min)
Gebiete geringer bis mittlerer Nutzungsdichte	600 m (10 min)	800 m (14 min)	1.000 m (17 min)

Verkehrsgebiet	Bus	Stadtbahn / SPNV
Zentrale Orte	500 m (8 min)	1.000 m (17 min)
sonstige Orte	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Tabelle 4-1: Haltestelleneinzugsbereich-Mindeststandard für die Stadt (oben) und den Landkreis Heilbronn (unten, gemäß NVP 2013)

Wie in Tabelle 4-1 dargestellt, decken die Haltestellen in Heilbronn das Stadtgebiet weitestgehend ab. Handlungsbedarf besteht hauptsächlich in den aktuell entstehenden Gebieten oder Bereichen, die keine Wohnnutzung aufweisen. Dazu gehören Teile des Wertwiesenparks und das geplante IPAI-Areal.

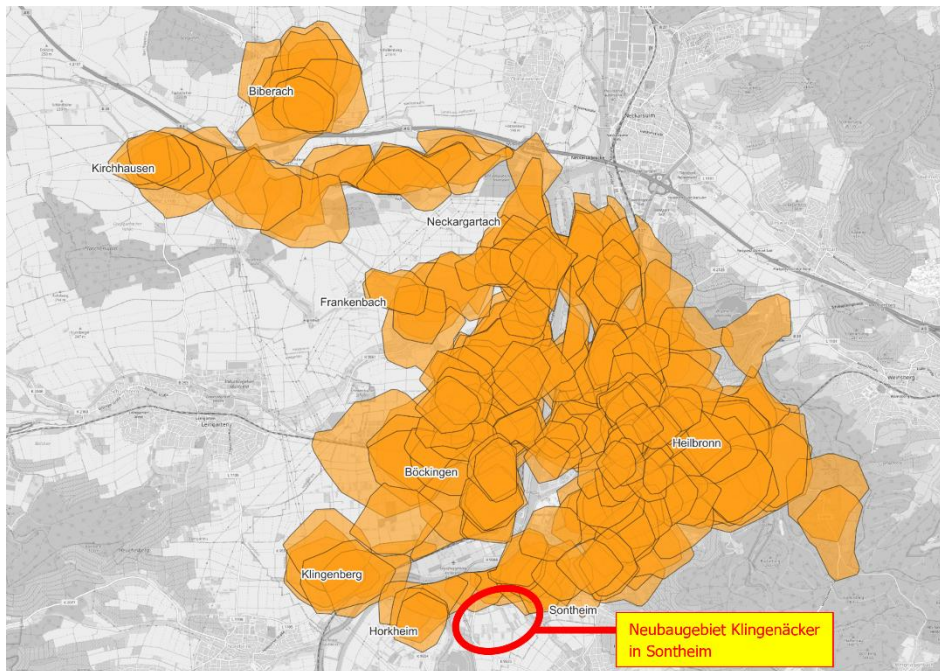


Abbildung 4-1: Haltestellenerschließung in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Erschließungslücke weist zudem das Neubaugebiet Klingenäcker in Sontheim auf. Hier gestaltet sich die Anbindung an das städtische Busnetz jedoch schwierig, da eine Befahrbarkeit für Omnibusse aus Richtung Sontheim derzeit nicht gegeben ist und Ausbaumaßnahmen auf dem Abschnitt Lutzstraße/Lauffener Straße erfordern würde.

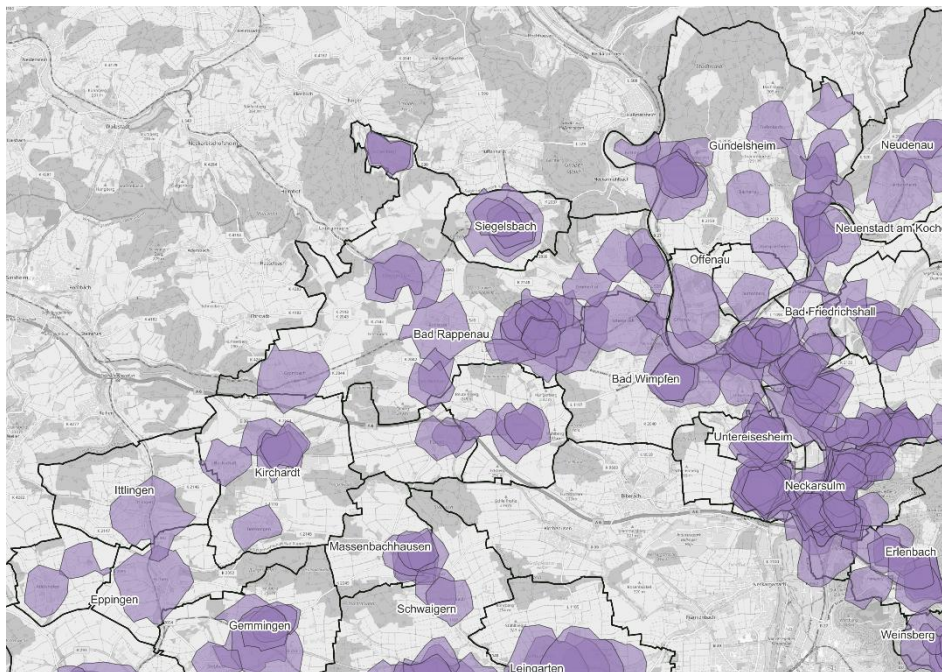


Abbildung 4-2: Haltestellenerschließung im Nordwesten des Landkreises Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

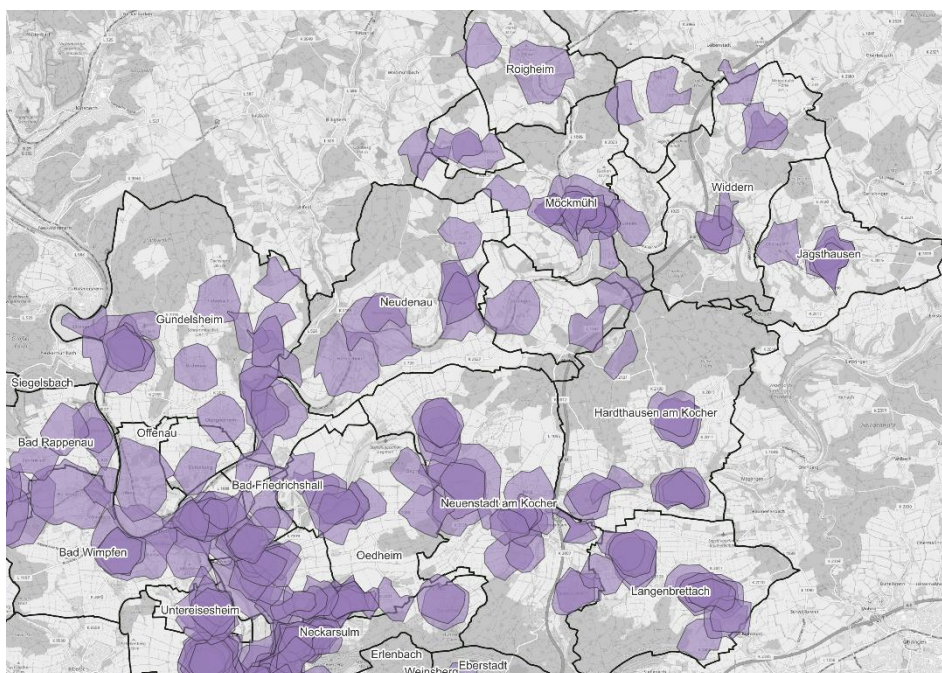


Abbildung 4-3: Haltestellenerschließung im Nordosten des Landkreises Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Im nördlichen Teil des Landkreises sind keine Erschließungsdefizite erkennbar (vgl. Abbildung 4-2 & Abbildung 4-3). Für den Süden ergeben sich mehrere Bereiche, in denen die Erschließungsvorgaben nicht erreicht werden (vgl. Abbildung 4-4 & Abbildung 4-5):

- ▶ Talheim, im Wohngebiet Haigernstr./ Königsberger Str./ Fleiner Str.
- ▶ Ilsfeld, im Wohngebiet „Am Ring“ und „Henkelgraben“
- ▶ Abstatt, im Wohngebiet im Bereich „Birnenweg“
- ▶ Zaberfeld, Wohngebiet „Ensle-Siedlung“

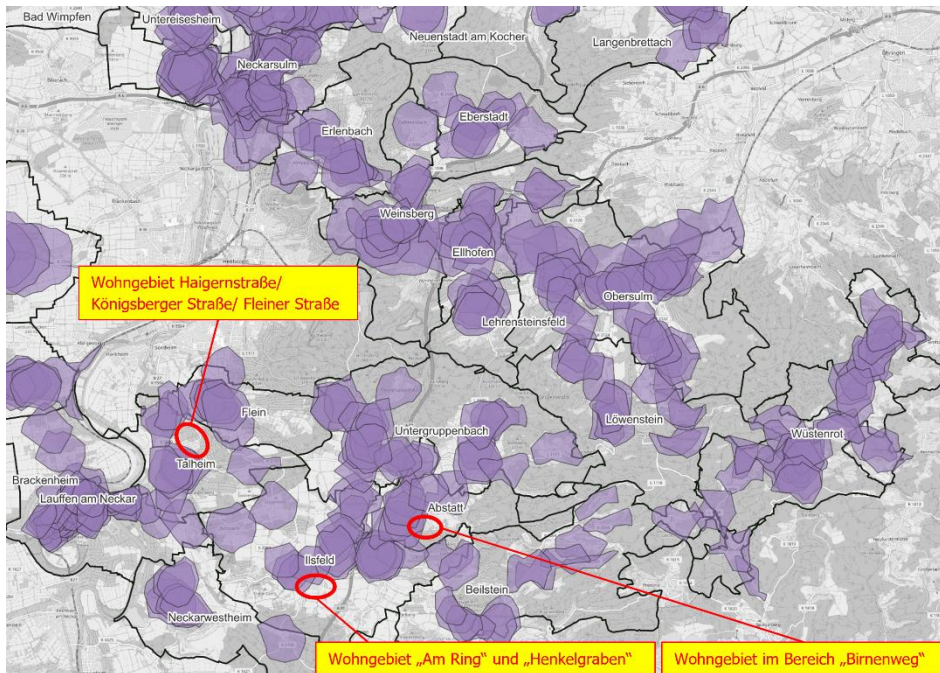


Abbildung 4-4: Haltestellenerschließung im Südosten des Landkreises Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

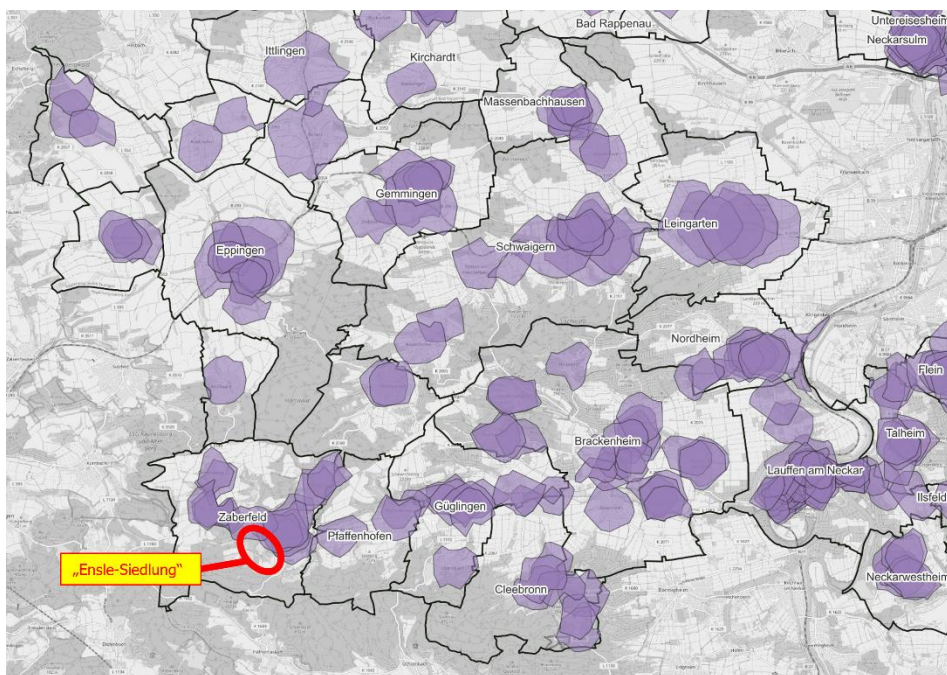


Abbildung 4-5: Haltestellenerschließung im Südwesten des Landkreises Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine detaillierte Übersicht der betroffenen Gebiete ist Anlage 24 zu entnehmen. Die Erschließungsqualität der Haltestellen im Landkreis liegt – gemessen an den Mindeststandards – ebenfalls auf einem hohen Niveau. Im Bereich von Bahnhöfen können dennoch größere Entfernungen entstehen, da die Einzugsbereiche mit 1.000 Metern bzw. 17 Minuten Fußweg definiert wurden. Entsprechende Gebiete mit mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohnern bei einem Fußweg von über 10 Minuten ohne alternative Busanbindung sind im Folgenden aufgeführt (siehe Abbildung 4-6).

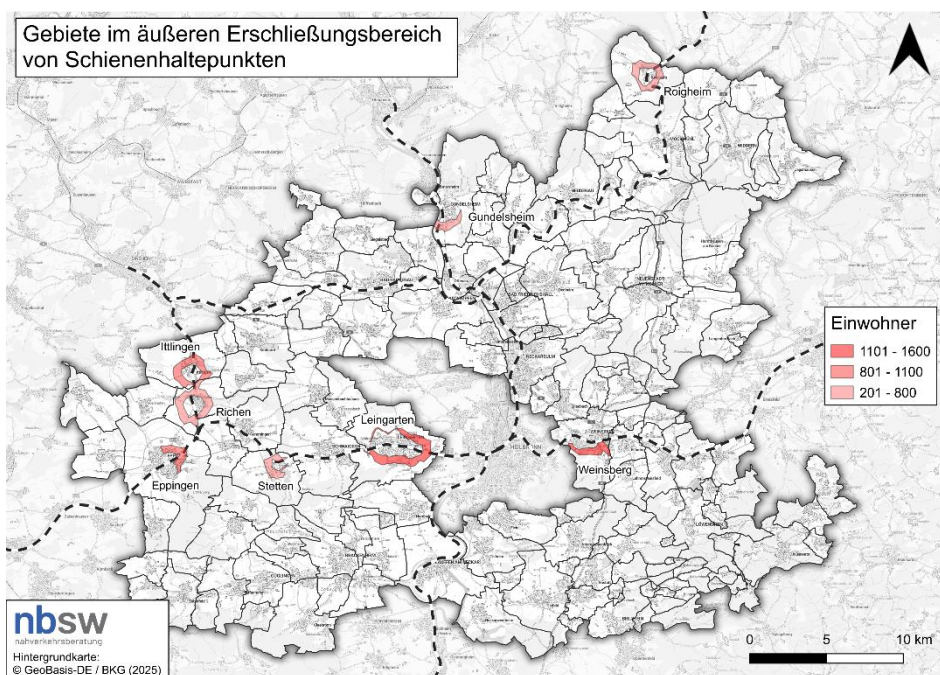


Abbildung 4-6: Gebiete im äußeren Erschließungsbereich des Schienenverkehrs

Quelle: Eigene Darstellung.

Es handelt sich dabei um Gebiete in den Orten:

- ▶ Leingarten, ca. 1.600 Einwohner
- ▶ Weinsberg, ca. 1.400 Einwohner
- ▶ Eppingen (Kernstadt), ca. 1.200 Einwohner
- ▶ Ittlingen, ca. 1.100 Einwohner
- ▶ Stetten am Heuchelberg, ca. 800 Einwohner
- ▶ Richen, ca. 600 Einwohner
- ▶ Gundelsheim, ca. 400 Einwohner
- ▶ Roigheim, ca. 400 Einwohner

Eine detaillierte Übersicht der einzelnen Bereiche ist Anlage 25 zu entnehmen.

4.2 Bedienungsqualität

Erreichbarkeitsanalyse der Wohngebiete

Für die Erreichbarkeitsanalyse werden die Haltestellen zusätzlich im Hinblick auf ihr Fahrtenangebot betrachtet, da die Haltestellenerschließung allein nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzt. Hierfür wurde eine überschlägige Analyse anhand des Tools „ioki plan“ durchgeführt, um Bereiche mit einer stark unterdurchschnittlichen ÖPNV-Qualität zu identifizieren.

Die Auswertung umfasste ausschließlich die beiden schlechtesten Güteklassen F und G (Umfang der Güteklassen: A-G). Die Mindesteinwohnerzahl je Gebiet betrug für die Stadt Heilbronn 100, für den Landkreis mindestens 200. Die Untersuchung berücksichtigt sowohl die Entfernung als auch die Fahrtenhäufigkeit der nächstgelegenen Haltestellen. Die Analyse des Fahrtenangebots erfolgt für einen Mittwoch zwischen 6 und 20 Uhr.

Die identifizierten Bereiche der Stadt und des Landkreises sind im Folgenden aufgeführt, kartografische Darstellungen der Gebiete befinden sich in Anlage 28 und Anlage 29.

Gebiet	Güteklasse ÖPNV-Qualität	Einwohnerzahl
Frankenbach West (Richtung Leingarten)	G	287
Biberach West	F bis G	269
Heilbronn Nordost (Öhringer Straße)	G	230
Heilbronn Ost (Richtung Jägerhaus)	F bis G	206
Böckingen West (Ziegeleipark)	F	105

Tabelle 4-2: Erreichbarkeitsanalyse der Wohngebiete für die Stadt Heilbronn

Quelle: ioki plan.

Für die Stadt Heilbronn ergeben sich nur vereinzelte Gebiete mit geringer ÖPNV-Qualität, die sich vor allem in peripheren Lagen der einzelnen Stadtteile befinden (siehe Tabelle 4-2).

Gebiete > 1.000 EW	Gütekategorie ÖPNV-Qualität	Einwohnerzahl
Mühlbach	F bis G	2.162
Kirchart (Ortsränder)	F bis G	1.797
Ittlingen Nord	G	1.764
Talheim Nord/Südost	G	1.720
Neudenau Nord	F bis G	1.439
Lauffen am Neckar Süd	F	1.271
Obergimpern (Ortsränder)	F bis G	1.124
Bad Wimpfen Südwest	G	1.096
Stockheim	F bis G	1.016

Tabelle 4-3: Erreichbarkeitsanalyse der Wohngebiete für den Landkreis Heilbronn

Quelle: ioki plan.

Im Landkreis Heilbronn wurden 55 Gebiete mit einer geringen Bedienungsqualität ermittelt. Tabelle 4-3 zeigt die Auswahl der Bereiche, in denen über 1.000 Personen wohnen. Insgesamt sind im Landkreis sowohl ganze Ortschaften als auch Wohngebiete in Randlage betroffen.

Es ist davon auszugehen, dass ein Ausbau des Fahrtenangebots die ÖPNV-Qualität zumindest in einem Teil der Gebiete des Landkreises deutlich verbessern kann. Für die restlichen Bereiche des Landkreises und die Wohnsiedlungen der Stadt ist eine erforderliche Erschließung der Gebiete durch zusätzliche Linien bzw. geänderte Linienführungen sehr aufwändig bzw. wirtschaftlich schwer möglich. Um dennoch mögliche Potenziale durch bestimmte Maßnahmen ableiten zu können, erfolgt eine gutachterliche Berücksichtigung in folgenden Aspekten:

- ▶ bei der Bewertung von Maßnahmen, wenn bereits andere Maßnahmenvorschläge in den entsprechenden Bereichen zu prüfen sind
- ▶ durch zusätzliche Haltestellen auf bestehenden Linienwegen
- ▶ bei der Standortempfehlung von Mobilstationen
- ▶ im Rahmen neuer On-Demand-Verkehre

Erreichbarkeitsanalyse der Gewerbegebiete und Klinikstandorte

Zur Ermittlung der Bedienungsqualität in Gewerbegebieten und an Kliniken wurde eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Zur Auswertung dienen GIS-Daten und die schriftlichen Befragungen. Die Voraussetzung der Gebiete lag bei einer Mindestgröße von 30.000 m², ausgenommen der zusätzlich untersuchten Klinikstandorte. Im Umfang der Analyse wurden ca. 120 Gebiete im Landkreis, sowie 17 in der Stadt Heilbronn identifiziert und untersucht. Diese sind in Abbildung 4-7 kartografisch dargestellt.

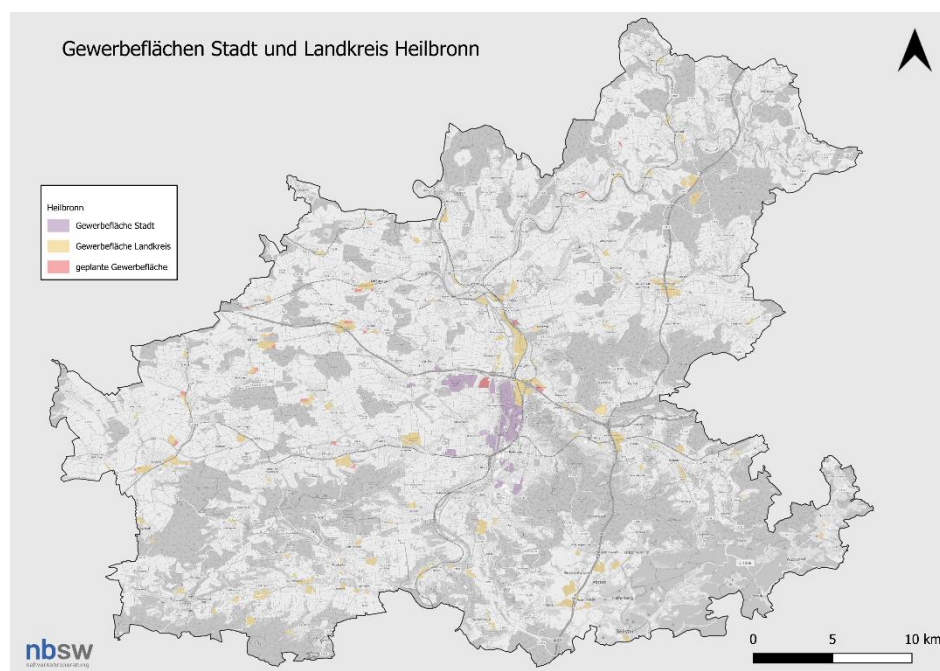


Abbildung 4-7: Bestehende und geplante Gewerbeflächen

Quelle: Eigene Darstellung.

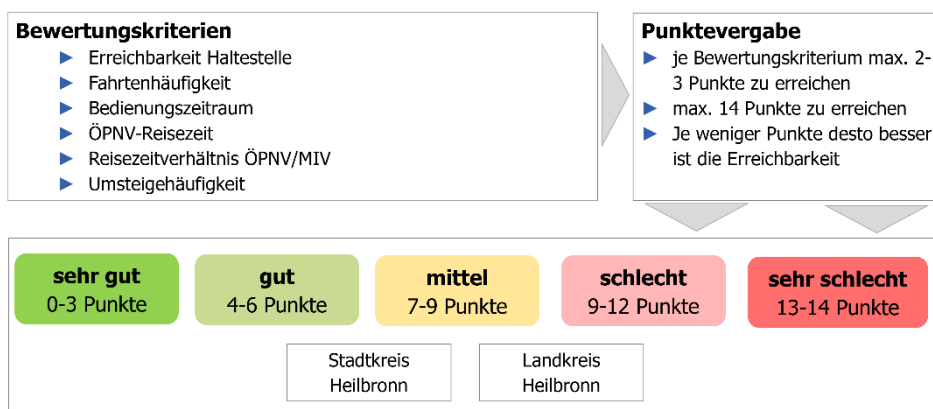


Abbildung 4-8: Vorgehensweise der Erreichbarkeitsanalyse

Quelle: Eigene Darstellung.

Bei den Bewertungskriterien handelt es sich um die folgenden Aspekte (siehe Abbildung 4-8): Die Erreichbarkeit der Haltestellen umfassen den Fußweg von der nächstgelegenen Haltestelle zum größten Arbeitgeber bzw. einem zentralen Punkt im Gewerbegebiet. Für Bus und Bahn werden dafür unterschiedliche Werte

verwendet. Die Fahrtenhäufigkeit schließt die Anzahl der Fahrten an der Haltestelle an einem Werktag ein. Der Bedienungszeitraum umfasst den Zeitraum, an dem die Haltestelle an einem Werktag bedient wird. Die ÖPNV-Reisezeit wird für die Orte mit den größten Verkehrsströmen ermittelt. Im Landkreis betrifft dies die drei größten Orte, in der Stadt die fünf größten Orte bzw. Ortsteile. Auf dieser Grundlage werden das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV sowie die Anzahl der erforderlichen Umstiege analysiert. Je Bewertungskriterium sind maximal zwei bis drei Punkte zu erreichen, insgesamt sind maximal 14 Punkte zu erreichen. Je mehr Punkte vergeben werden, desto höher ist das Erreichbarkeitsdefizit.

Die Auswertung des Landkreises weist größtenteils mit dem ÖPNV gut zu erreichende Gewerbegebiete auf. Der Durchschnitt liegt bei 4,7 von 14 Punkten. Insgesamt wurden 128 Gewerbegebiete untersucht. 71 der Gewerbegebiete haben ein überdurchschnittliches Bewertungsergebnis, dementsprechend besteht ein hohes Fahrgastpotenzial. Unter die „schlecht erreichbaren“ Gebiete fallen nur fünf Standorte.

Auch in der Stadt ist der überwiegende Teil der Gewerbegebiete mit dem ÖPNV gut erreichbar. Neun Gewerbegebiete liegen hier über dem Durchschnitt. Als „schlecht erreichbar“ wurde keines der Gebiete in der Stadt bewertet.

Zu den „schlecht“ erreichbaren Industriegebieten im Landkreis gehört das Gewerbegebiet Berg (Bonfeld) und Krebsbaum (Neubau) in Bad Rappenau, sowie die Fachklinik Friedrichshof (Eichelberg) und Westrock (Willsbach) in Obersulm. Die „sehr gut“ erreichbaren Industriegebiete sind Röteln, Stiftsberg, Südstadt, Rheinmetall und Trendpark in Neckarsulm, Bad Wimpfen Im Tal, die Kliniken in Bad Friedrichshall (Plattenwald) und Bad Rappenau, Friedrichshaller Str. und der Gewerbe- & Industriepark in Bad Friedrichshall.

In der Stadt gehören keine der untersuchten Gebiete zu den „schlecht erreichbaren“ Industriegebieten. „Sehr gut erreichbar“ sind die Industriegebiete Böckingen West und Nord (Busdepot), Telefunkenpark und Kaufland, SLK Gesundbrunnen und der Businesspark Schwabenhof.

Eine komplette Auflistung der Bewertungsergebnisse ist der Anlage 26 zu entnehmen.

Erreichbarkeitsanalyse der Hochschulstandorte

Die größten Pendlerströme zu den Hochschulstandorten kommen aus der Stadt Heilbronn, jedoch sind ebenfalls der Landkreis Heilbronn sowie u.a. der Landkreis Ludwigsburg von hoher Relevanz. Der Vergleich der beiden Standorte verdeutlicht die Tendenz zur Nutzung des PKW, vor allem am peripher gelegenen TechCampus in Sontheim. Um der PKW-Nutzung entgegenzuwirken, sollten vor allem die Anbindung ländlicherer Gebiete geprüft werden. Gleichzeitig trägt der unbewirtschaftete Parkraum am TechCampus mutmaßlich zu einer verstärkten Nutzung des PKW bei.

Zur allgemeinen Attraktivierung des ÖPNV an den beiden Standorten sollte eine höhere Taktfrequenz (v.a. während der Vorlesungszeiten) gewährleistet werden. Die Reisezeitverhältnisse zu den Standorten variieren je nach Vorlesungszeiten und Wohnort erheblich.

Bildungscampus

Der Bildungscampus befindet sich in einer zentralen, innerstädtischen Lage bietet ausschließlich bewirtschafteten Parkraum. Er wird durch die verschiedenen Verkehrsmittel SPNV (Haltestellen Sölmertor und Hauptbahnhof), Stadtbahn (Haltestellen Theater, Technisches Schulzentrum) und Bus (Haltestelle Europaplatz) mit diversen Linien erschlossen. Vor allem innerhalb der Stadt und entlang der Schienenachsen sind dadurch schnelle Verbindungen möglich.

Die Herausforderungen des Standortes stellen vor allem die folgenden Aspekte dar: Die fußläufige Entfernung zu den Haltestellen ist je nach Lage meist recht hoch, insbesondere zum Hauptbahnhof, ausgenommen ist davon die Haltestelle Europaplatz. Zwischen Hauptbahnhof und Bildungscampus ist mit dem Stadtbus eine häufige, aber indirekte ÖPNV-Verbindung über die Allee und die Kaiserstraße gegeben. Gleichzeitig ist für die Fahrt zum Hauptbahnhof auf manchen Linien ein Umstieg im Bereich der Allee notwendig. Dementgegen bestehen Direktverbindungen zu mehreren südlichen Stadtteilen ohne nennenswerte Umwege. Im Regionalbusverkehr sind lediglich die Linien 620 und 631 direkt angebunden. Auch die Pkw-Nutzung stellt eine Herausforderung dar. Zwar ist der Parkraum am Bildungscampus bewirtschaftet, trotzdem besteht ein großzügiges Angebot an Parkplätzen.

Insgesamt ist die allgemeine Erreichbarkeit des Bildungscampus aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet als positiv zu bewerten, jedoch ist der Zugang zu den Haltestellen oft mit langen Fußwegen verbunden, die das Angebot teilweise unattraktiv erscheinen lassen. Eine direkte Anbindung des Bildungscampus an den Hauptbahnhof über das Wohnquartier Neckarbogen bietet dabei das höchste Potenzial.

TechCampus

Der TechCampus ist durch eine nahegelegene Bushaltestelle erschlossen, die mit dem Stadtbus im 7,5 bis 15-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof sowie Flein bedient wird. Zu Vorlesungszeiten werden zudem Verstärkerfahrten von und zum Stadtzentrum angeboten. Die Linie 2 bedient Böckingen als Tangentialverbindung direkt.

In Richtung Bottwar-/Schozachtal besteht eine häufige Regionalbusbedienung, die jedoch durch längere Fußwege zu den Haltestellen am Schwabenhof gekennzeichnet ist. Langfristig sollte bei der Reaktivierung des SPNV auch eine Stadtbahnbedienung geprüft werden.

Der TechCampus weist durch die günstige Topografie im Stadtgebiet einen hohen Fahrradanteil auf. Die periphere Lage des Standortes schafft jedoch höhere Distanzen bis zum Stadtzentrum. Eine weitere Herausforderung bietet der unbewirtschaftete Parkraum, wodurch das Parken am Campus nicht reguliert wird. Der Hauptbahnhof ist mit dem ÖPNV nur durch eine 15-minütige Busfahrt zu erreichen, die jedoch dem schnellstmöglichen Weg folgt. Zusammen mit der Nähe des Standorts zum Autobahnzubringer der A81 ist der ÖPNV im Vergleich zum MIV daher vor allem in Richtung Ludwigsburg und Stuttgart – die Wohnorte vieler Studierenden umfasst – unattraktiv.

Festzuhalten ist, dass die Studierenden etwa zu gleichen Anteilen aus Stadt und Landkreis Heilbronn kommen, jedoch ist auch von einem hohen Pendleranteil aus den Nachbarlandkreisen auszugehen. An beiden Standorten ist trotz bereits guter ÖPNV-Anbindung der MIV-Anteil am Modal Split dominierend, insbesondere am Campus in Sontheim. Für den Bildungscampus ergeben sich – nicht zuletzt

aufgrund der steigenden Studierendenzahlen – mehrere Potenziale: Im Bereich Radverkehr und intermodale Mobilität sollten Verbesserungen, zum Hauptbahnhof eine direktere Anbindung geschaffen werden. Eine Einführung von Direktverbindungen in den Südosten der Stadt werden ebenfalls als sinnvoll erachtet. Für beide Standorte sollte zudem überprüft werden, inwiefern passendere Fahrtmöglichkeiten in die Kreisgemeinden zu den Vorlesungszeiten einen Nutzen bringen können.

4.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird maßgeblich durch die ÖPNV-Reiseketten zwischen zwei Orten bestimmt und ist dann optimal, wenn eine geringe Reisezeit mit einer minimalen Anzahl an Umstiegen möglich ist. Zur Beurteilung der Verbindungsqualität wurden neben der Online-Befragung vorrangig die Erkenntnisse aus den Mobilfunkdaten verwendet, mit denen sich sowohl das Nachfragepotenzial als auch die tatsächliche Reisezeit und Verkehrsmittelwahl ableiten lässt.

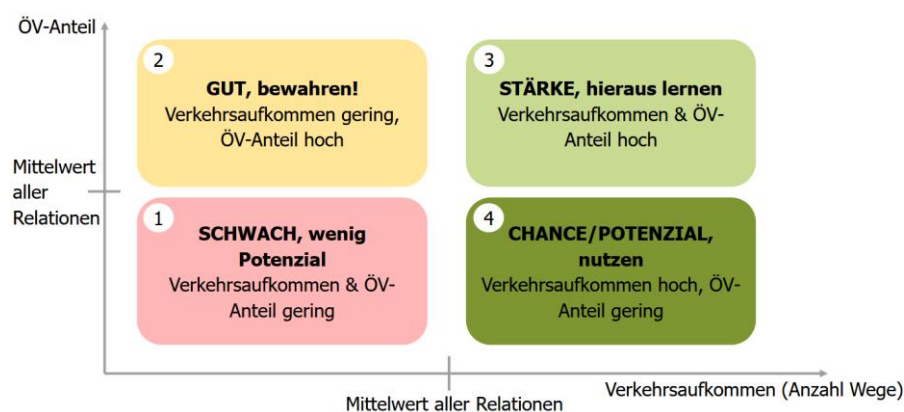


Abbildung 4-9: Potenzialanalyse der Verbindungsqualität

Quelle: Eigene Darstellung.

Zur Ermittlung der potenzialreichsten Relationen wurden für jede Relation vier mögliche Kategorien definiert (siehe Abbildung 4-9). Die einzelnen Kategorien ergeben sich durch das Verhältnis des Verkehrsaufkommens (Anzahl Wege) und des ÖPNV-Anteils der Wege. Von Bedeutung für die Verbesserung der Verbindungsqualität sind insbesondere die Kategorien 1 und 4, deren Relationen bisher eine geringe ÖPNV-Nutzung aufweisen. Die potenzialreichsten Relationen (für Kategorie 4 und Kategorie 1) sind Anlage 27 zu entnehmen.

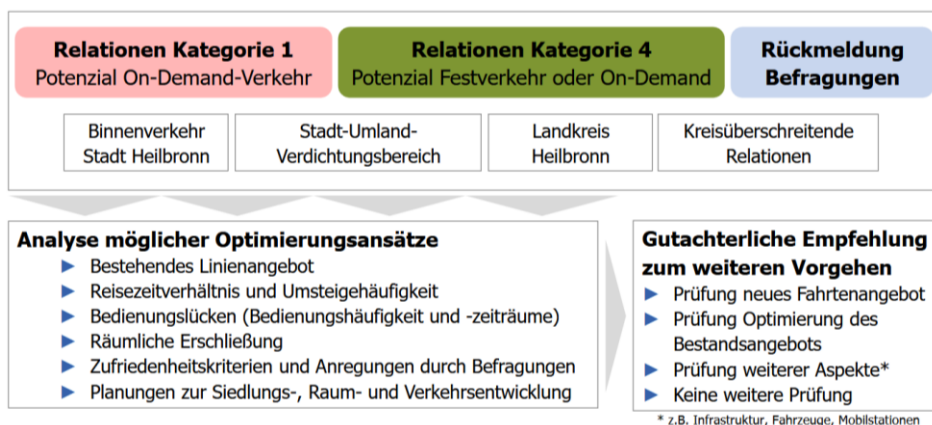


Abbildung 4-10: Vorgehen zur Verbesserung der Verbindungsqualität

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Relationen der Kategorie 4 werden vorrangig weiter untersucht und ausgewertet (siehe Abbildung 4-10): Sie gelten als die potenzialreichsten Relationen, da eine hohe Verkehrsnachfrage einem geringen ÖPNV-Anteil gegenübersteht. Hierfür wurde ein Punktesystem erstellt, das den verschiedenen Relationen für beide Aspekte Punkte zuordnet. Der Maximalwert liegt bei 100 Punkten. Die Relationen aus Kategorie 4 zeigen für die vier Betrachtungsebenen folgende Anteile aller nachgefragten Relationen:

- ▶ Stadt Heilbronn: 21 Prozent
- ▶ Landkreis Heilbronn: 9 Prozent
- ▶ Stadt-Umland-Verdichtungsgebiet: 9 Prozent
- ▶ kreisüberschreitenden Relationen: 7 Prozent

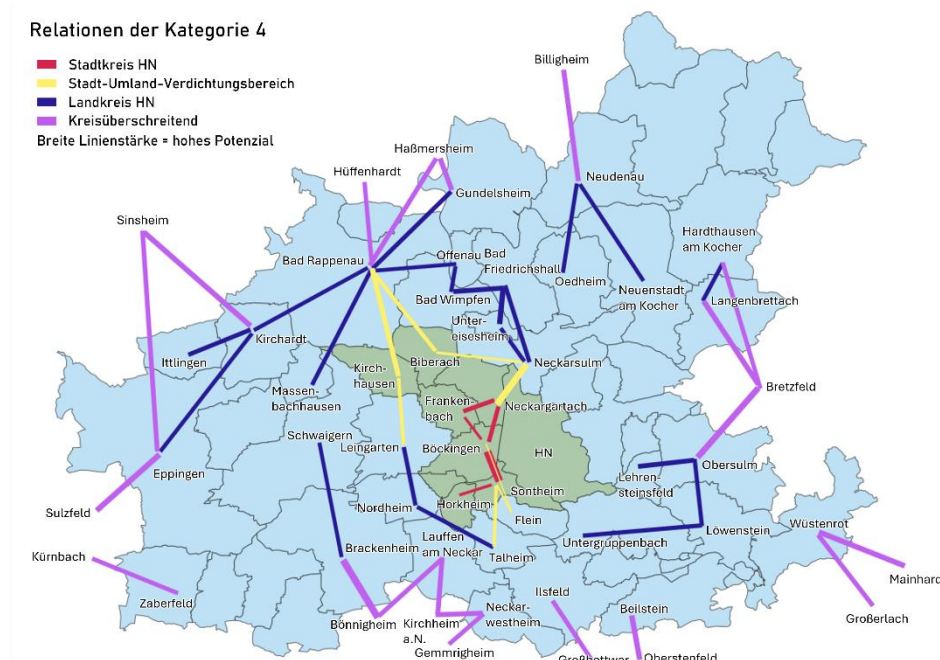


Abbildung 4-11: Relationen der Kategorie 4

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Relationen mit dem höchsten Potenzial sind in Abbildung 4-11 kartografisch dargestellt. Zusammenfassend deutet sich das Potenzial der Relationen vor allem auf noch nicht optimal bedienten Tangentialachsen an, jedoch auch auf Relationen mit bereits gutem Angebot. Für die Entwicklung von Maßnahmen ist daher zu untersuchen, welche Ursachen für die geringe Inanspruchnahme des ÖPNV bestehen.

Die Relationen der Kategorie 1 wurden ebenfalls über ein vergleichbares Punktesystem bewertet. Sie stellen Verbindungen dar, die auch eine geringe ÖPNV-Nutzung aufweisen, aber insgesamt schwächer ausgeprägt sind. Diese bieten daher vor allem Anreize zur Optimierung des bestehenden Liniennetzes oder einer möglichen Bedienung im On-Demand-Verkehr. Die entsprechenden Verbindungen sind in Anlage 30 dargestellt. Aufgrund des geringeren Potenzials werden sie im weiteren Verlauf nur nachrangig betrachtet.

Zur Veranschaulichung der bestehenden Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV wurde wie folgt vorgegangen: Die Skalierung der Reisezeitverhältnisse gilt für Werte unter 2,1 als „günstig bis zufriedenstellend“, bei Werten zwischen 2,1 und < 2,8 als „noch akzeptabel“, bei Werten zwischen 2,8 und < 3,8 als „schlecht“ und für Werte über und gleich 3,8 als „sehr schlecht“. Da nur wenige Werte unter 1,5 fallen, wurden die drei Abstufungen „sehr günstig“, „günstig“ und „zufriedenstellend“ der originalen Skalierung für diese Auswertung zusammengefasst.²³ Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ermittelten Reisezeitverhältnisse auch Fußwege von und zu den Haltestellen sowie Wartezeiten bei Umsteigevorgängen umfassen und die Reisezeiten dadurch naturgemäß vor allem im Busverkehr deutlich über den Reisezeiten des MIV liegen.

²³ Vgl. Forschungs-Informationssystem Mobilität und Verkehr (2010).

Abbildung 4-12 stellt die Reisezeitverhältnisse der Relationen aus Kategorie 4 dar und zeigt, dass ein Großteil der Verbindungen im „schlechten bis sehr schlechten“ Bereich liegt. Dies kann als Indiz dafür verstanden werden, dass das heutige ÖPNV-Angebot diese Strecken nicht optimal abdeckt.

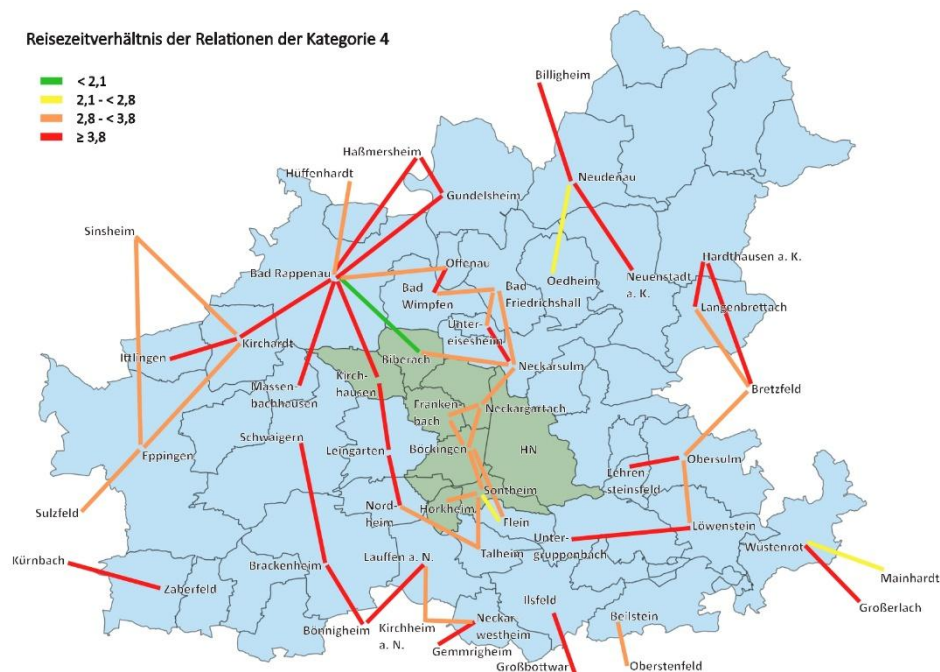


Abbildung 4-12: Reisezeitverhältnis der Relationen aus Kategorie 4

Quelle: Eigene Darstellung.

Betrachtet man die Reisezeit zwischen den Gemeinden des Landkreises und der Stadt Heilbronn, so ergeben sich mehrheitlich günstige bis akzeptable Werte (siehe Abbildung 4-13). Für einige Gemeinden des Landkreises liegen diese jedoch höher, was sich vor allem durch zusätzliche Umstiege, größere Einzugsbereiche von Schienenhaltepunkten oder Umwege bei der Linienführung erklären lässt. Für die Gemeinde Untereisesheim, die nach den Mobilfunkdaten das schlechteste Reisezeitverhältnis aufweist, wurde die Verbindungsqualität bereits durch die Einführung zusätzlicher Direktfahrten nach Heilbronn verbessert.

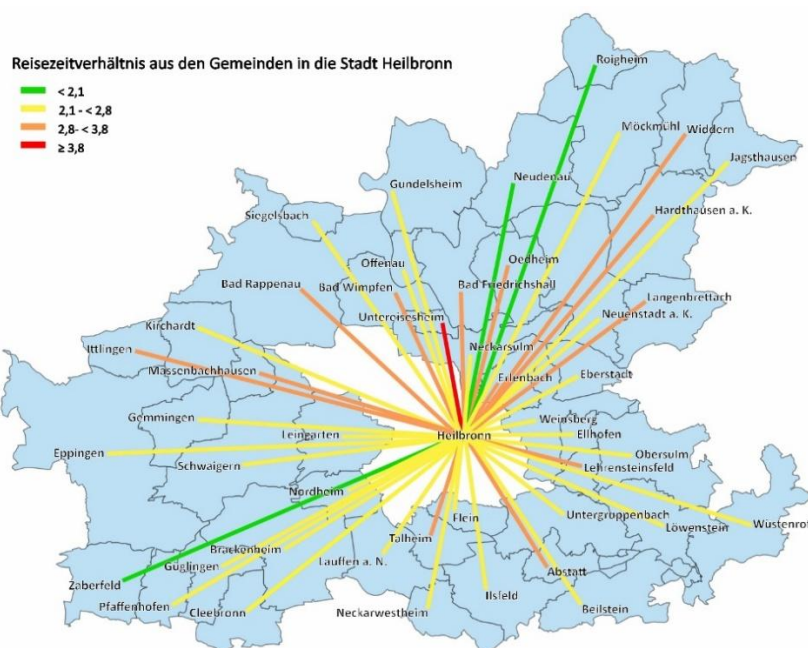


Abbildung 4-13: Reisezeitverhältnisse in die Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Für Verbindungen innerhalb der Stadt Heilbronn ergeben sich zur Kernstadt von allen Stadtteilen mit Ausnahme von Frankenbach durchweg akzeptable Reisezeitverhältnisse (vgl. Abbildung 4-14). Zwischen den einzelnen Stadtteilen selbst liegt die Reisezeit höher. Gründe hierfür könnten Umwege über die Kernstadt aufgrund fehlender Tangentialverbindungen sowie die zusätzlichen Fußwege bei der ÖPNV-Nutzung sein. Am schlechtesten schneidet das Reisezeitverhältnis zwischen Biberach und Neckargartach ab: Es ist davon auszugehen, dass dies vor allem Verbindungen in das Zentrum des Stadtteils Neckargartach betrifft.

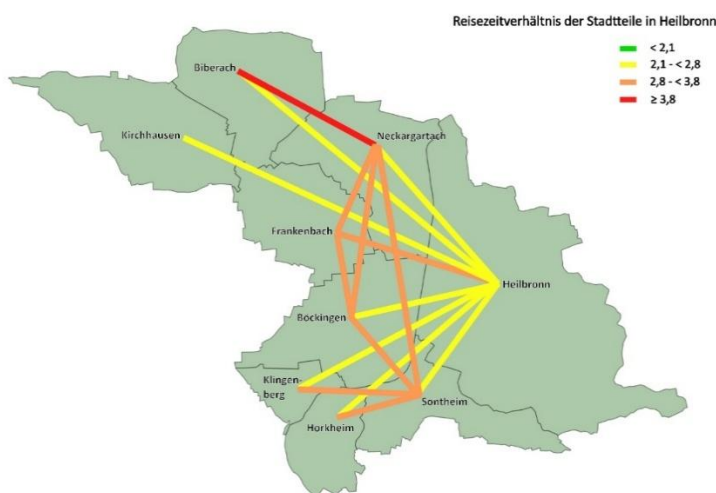


Abbildung 4-14: Reisezeitverhältnis innerhalb der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Untersuchung der Reisezeitverhältnisse auf den nachfragestärksten Verbindungen in Stadt und Landkreis zeigt ebenfalls unterschiedliche Ergebnisse (vgl. Abbildung 4-15): So werden entlang der Schienenstrecken zwar mehrheitlich gute Werte erzielt, jedoch ergeben sich auf manchen Relationen zum Teil sehr hohe Reisezeiten. Dies stützt den bereits ermittelten Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschließungsqualität insbesondere an Schienenhalt punkten und zentralen Bushaltestellen.



Abbildung 4-15: Reisezeitverhältnis der Hauptrelationen in Stadt und Landkreis

Quelle: Eigene Darstellung.

4.4 Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Errichtung intermodaler Verknüpfungspunkte

Der Bestand an intermodalen Verkehrsangeboten in der Stadt und im Landkreis Heilbronn wurde bereits in Kapitel 3.5.9 beschrieben. Daraus lassen sich zum Großteil eher konventionelle intermodale Verkehrsangebote erkennen. Die Verkehrsangebote entlang der Bahnstrecken sind vor allem durch P+R-Plätze und Fahrradabstellanlagen geprägt. Weitere intermodale Verkehrsangebote (v.a. Sharing-Angebote) im Landkreis sind vereinzelt platziert und nicht als einheitliches Konzept an Mobilstationen bzw. intermodalen Verkehrsangeboten zu verstehen. Auch in der Stadt werden die einzelnen bestehenden Verkehrsangebote visuell nicht miteinander verknüpft. Die Verknüpfung der intermodalen Verkehre selbst, aber auch mit den öffentlichen Verkehren ist von Bedeutung, um den Umweltverbund insgesamt zu stärken.

Werden Haltestellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten ausgebaut oder erweitert, verbessert dies die Anbindung der ersten bzw. letzten Meile. Der Weg von/zur Haltestelle ist zentral, da die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels schon zwischen Start, Haltestellen und Ziel beginnt. Je näher die Haltestelle, desto eher kommen öffentliche Verkehrsmittel in Frage, da die Reisezeit

für viele Personen eine große Rolle spielt. Diese Wege werden erleichtert, wenn intermodale Verkehrsangebote, wie z.B. Fahrradbügel oder abschließbare Fahrrad-Boxen, bestehen. In diesem Fall können bei den Nutzenden neue Routinen entstehen. Auch Gelegenheitsnutzende, wie z.B. Geschäftsreisende und Touristen profitieren von neuen und vor allem gut verknüpften intermodalen (Sharing-) Angeboten, da diese Verkehre auf Abruf verfügbar sind.

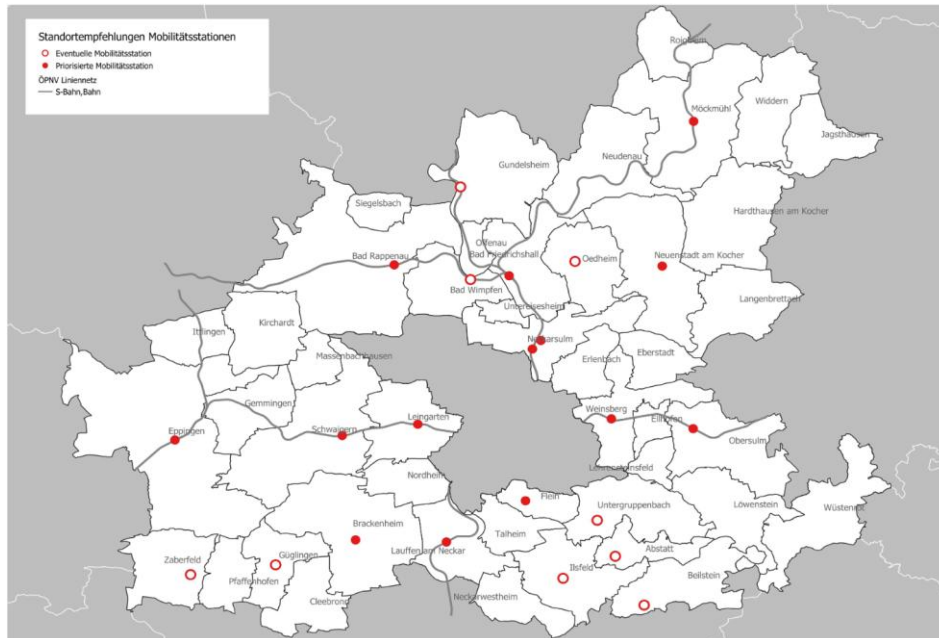


Abbildung 4-16: Standortvorschläge Mobilstationen aus dem Mobilitätskonzept

Quelle: Landkreis Heilbronn (2021a), S. 52.

Abbildung 4-16 stellt die Standortvorschläge für Mobilstationen aus dem Mobilitätskonzept dar, auf deren Grundlage im Folgenden potenzielle Standorte für intermodale Verknüpfungspunkte mithilfe einer Potenzialanalyse untersucht werden.

Die Kriterien dafür stammen aus Recherchen von Standortkonzepten für Mobilstationen, berücksichtigen aber auch die Empfehlungen aus dem Mobilitätskonzept des Landkreises. Dabei stellten sich die folgenden Kriterien als bedeutend dar:

- ▶ Mind. eine Haltestelle (ÖPNV oder SPNV) pro Gemeinde/Stadtteil
- ▶ Priorisierung von Schienenverkehrshaltepunkten
- ▶ Priorisierung von Zentralen Omnibusbahnhöfen
- ▶ Berücksichtigung der Erschließungsqualität von Wohngebieten
- ▶ Berücksichtigung der Erschließungsqualität von Gewerbegebieten
- ▶ Berücksichtigung relevanter Points of Interest

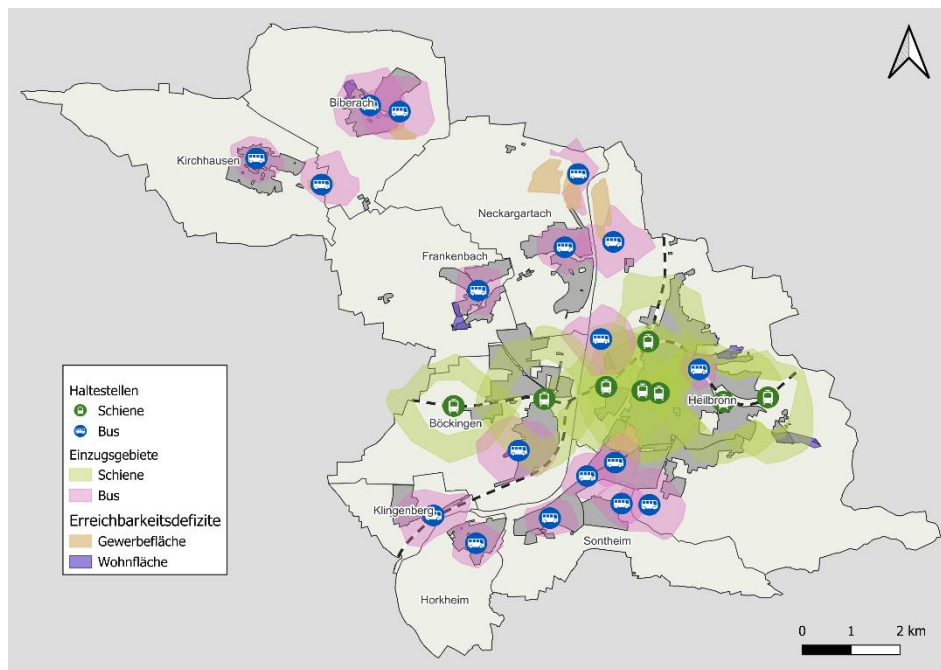


Abbildung 4-17: Untersuchte Standorte für die Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

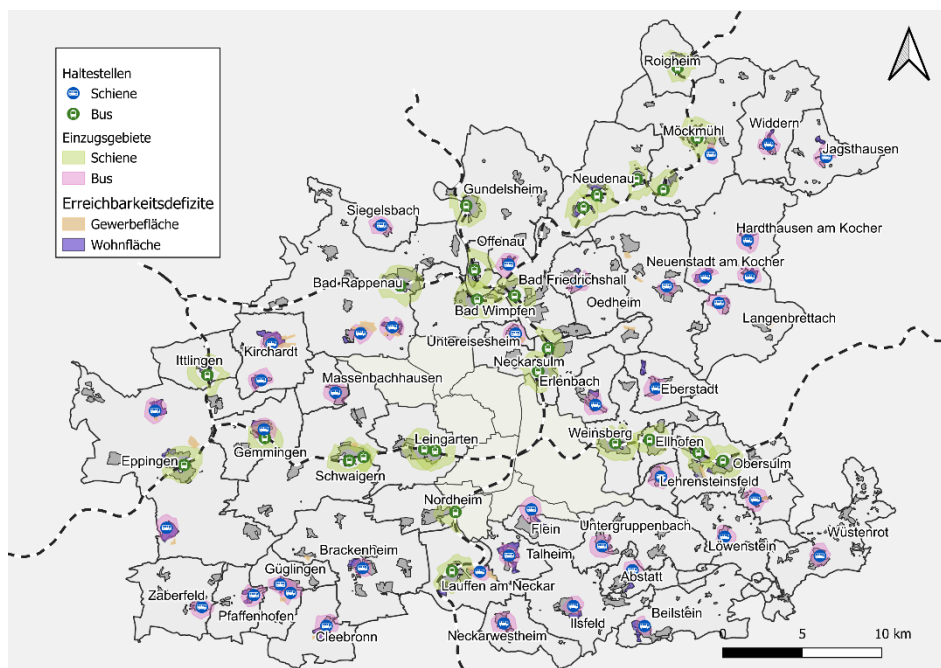


Abbildung 4-18: Untersuchte Standorte für den Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 4-17 und Abbildung 4-18 geben einen Überblick über die bewerteten Standorte. Die Haltestellen sind in Schienenhaltepunkte und Bushaltestellen zu unterscheiden. Dabei ist anzumerken, dass als Schienenhaltestellen gekennzeichnete Haltestellen ebenfalls ein Busangebot aufweisen können. Zudem sind die Einzugsgebiete der Haltestellen verdeutlicht. Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind nur die Bereiche farblich markiert, die zu Fuß mehr als 10 Minuten (Radius Luftlinie zwischen 500 und 1.000 Meter) von der Haltestelle entfernt sind. Die farbliche Darstellung kennzeichnet Gebiete, die zwar grundsätzlich durch die

Schienenhaltestelle erschlossen sind, jedoch aufgrund ihrer Entfernung potenziell einen Bedarf an intermodalen Verkehrsangeboten aufweisen. Zusätzlich werden Gewerbe- und Wohnflächen hervorgehoben, sofern sie unter Erreichbarkeitsdefiziten leiden. Eine genau Liste der Standorte bzw. Haltestellen ist Anlage 34 zu entnehmen.

Basierend auf der Auswahl werden die einzelnen Standorte mittels einer Nutzwertanalyse bewertet. Im Landkreis kamen dazu folgende Bewertungskriterien zum Einsatz:

- ▶ Linienangebot und Taktung an der Haltestelle
- ▶ Einwohnerzahlen der Wohngebiete mit Erreichbarkeitsdefizit
- ▶ Einwohnerzahlen in entferntem Schieneneinzugsbereich
- ▶ Präsenz von Gewerbegebieten im Umkreis
- ▶ Anzahl der Wege im Gebiet
- ▶ Modal Split Anteil des MIV
- ▶ Points of Interest in der Umgebung der Haltestelle

Für die Stadt unterscheiden sich die Bewertungskriterien aufgrund der bestehenden Datengrundlage und verdichteten Raumstruktur zum Teil:

- ▶ Linienangebot und Taktung an der Haltestelle
- ▶ Einwohnerzahlen der Wohngebiete mit Erreichbarkeitsdefizit
- ▶ Anzahl der Wege in, von & zu Wohngebieten
- ▶ Anzahl der Wege in Gewerbegebiete
- ▶ Modal Split Anteil des MIV
- ▶ Points of Interest in der Umgebung der Haltestelle

Ifd. Nr.	Stadtteile	Name der Haltestelle	Art der Haltestelle	Fahrtenangebot ÖPNV/SPNV	Einwohnerzahlen der Wohngebiete mit Erreichbarkeitsdefizit	Anzahl der Wege von Haltestellen mit Wohngebieten	Anzahl der Wege von Haltestellen mit Gewerbegebieten	Modal-Split Anteil des MIV	Besondere POIs	Gesamtpunktzahl
9	Heilbronn Kernstadt	Harmonie	Schiene	2	0	2	2	1	2	9
12	Heilbronn Kernstadt	Rathaus	Schiene	2	0	2	2	1	2	9
10	Heilbronn Kernstadt	Hauptbahnhof/Willy-Brandt-Pl.	Schiene	2	0	2	2	1	1	8
1	Biberach	Finkenbergstr.	Bushaltestelle	0	2	1	0	2	2	7
4	Böckingen	Sonnenbrunnen	Schiene	1	0	2	2	0	2	7
7	Heilbronn Kernstadt	Gildenstr.	Bushaltestelle	1	0	2	2	1	1	7
13	Heilbronn Kernstadt	Trappensee	Schiene	2	2	2	0	0	1	7

lfd. Nr.	Stadtteile	Name der Haltestelle	Art der Haltestelle	Fahrtenangebot ÖPNV/SPNV	Einwohnerzahlen der Wohngebiete mit Erreichbarkeitsdefizit	Anzahl der Wege von Haltestellen mit Wohngebieten	Anzahl der Wege von Haltestellen mit Gewerbegebieten	Modal-Split Anteil des MIV	Besondere POIs	Gesamtpunktzahl
16	Heilbronn Kernstadt	Sülmertor	Schiene	0	0	2	2	1	2	7
6	Frankenbach	Rathaus	Bushaltestelle	1	2	1	0	1	1	6
15	Heilbronn Kernstadt	Karlstor	Bushaltestelle	1	2	2	0	0	1	6
3	Böckingen	Böckingen West	Schiene	1	0	1	2	1	0	5
11	Heilbronn Kernstadt	Pfühlpark	Schiene	2	0	2	0	0	1	5
14	Heilbronn Kernstadt	IHK	Bushaltestelle	0	0	0	2	1	2	5
19	Kirchhausen	Schlossplatz	Bushaltestelle	1	0	1	0	2	1	5
22	Neckargartach	Römerstr.	Bushaltestelle	1	0	2	0	0	2	5
24	Sontheim	Hochschule TechCampus	Bushaltestelle	1	0	1	1	0	2	5
26	Sontheim	Wertwiesen	Bushaltestelle	1	0	1	1	0	2	5
2	Biberach	Im Förstle	Bushaltestelle	0	0	0	1	2	1	4
8	Heilbronn Kernstadt	Großkraftwerk Ost	Bushaltestelle	0	0	0	2	1	1	4
17	Heilbronn Kernstadt	Wohlgelegen	Bushaltestelle	0	0	0	2	1	1	4
20	Kirchhausen	Carl-Zeiss-Str. Nord	Bushaltestelle	1	0	0	1	2	0	4
23	Neckargartach	Neckarau	Bushaltestelle	0	0	0	2	2	0	4
25	Sontheim	Hofgartenstr.	Bushaltestelle	1	0	1	0	0	2	4
5	Böckingen	Ziegeleipark	Bushaltestelle	0	1	1	0	0	1	3
18	Horkheim	Stauwehrhalle	Bushaltestelle	0	0	1	0	0	2	3
21	Klingenberg	Tränkgasse	Bushaltestelle	1	0	0	0	0	0	1

Tabelle 4-4: Nutzwertanalyse der Haltestellen in der Stadt

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse für die Stadt sind in Tabelle 4-4 dargestellt. Die Ergebnisse für den Landkreis sind Anlage 37 zu entnehmen. Bei den Ergebnissen fällt auf, dass vor allem Schienenhaltepunkte und Haltestellen in zentraler Lage ein großes Potenzial aufweisen. Bei den betrachteten Bushaltestellen wurden vor allem die Standorte positiv bewertet, die sich in der Nähe schlecht erschlossener Wohn- und Gewerbegebiete befinden. Für die Umsetzung von intermodalen Mobilitätsangeboten bleibt abzuwägen, inwiefern die baulichen Voraussetzungen einen Ausbau ermöglichen. Oftmals ist das Platzangebot gerade an Haltestellen im zentralen Stadtbereich stark begrenzt. Folglich ist auch die Umsetzung kleinerer Maßnahmen für solche Standorte denkbar, wohingegen für Haltestellen mit mittlerem Potenzial ggf. größere Handlungsspielräume bestehen.

Verbesserung der Anschlusssicherheit

Auch für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln innerhalb des ÖPNV sind nach den Ergebnissen der Online-Befragung Weiterentwicklungsmöglichkeiten erkennbar. Dies betrifft zum einen Anschlüsse zwischen dem SPNV bzw. der Stadtbahn und den Bussen. Im Stadtbusbereich ist die Thematik grundsätzlich von geringerer Bedeutung, sofern auf den gefragten Relationen eine hohe Fahrtenhäufigkeit vorhanden ist und damit alternative Fahrtmöglichkeiten gegeben sind. Im Regionalbusverkehr des Landkreises, bei dem in der Regel geringere Taktdichten bestehen und viele Verbindungen auf die Bahnstrecken ausgerichtet sind, ist die Anschlusssicherheit ein zentraler Aspekt für die Inanspruchnahme der ÖPNV-Angebote.

Darüber hinaus ist auch die Zuverlässigkeit von Umstiegen zwischen Buslinien relevant. Neben den Anschlüssen innerhalb des Stadtverkehrs oder an Knoten von Regionalbuslinien stellt insbesondere die Abstimmung von Verkehren verschiedener Aufgabenträger einen Kernaspekt dar, der zusätzlich auch Stadtbusse im Landkreis umfasst.

Potenziale zur Verbesserung der Anschlusssicherheit bestehen insgesamt in folgenden Bereichen:

- ▶ Optimierung von Fahrzeitprofilen und Umsteigezeiten
- ▶ Weiterentwicklung der technischen Systeme in den Fahrzeugen zur Gewinnung und Nutzung von Ist-Verkehrsdaten (Echtzeitdaten)
- ▶ Minimierung von Fußwegen durch haltestellennahe Abfahrten eng verflochtener Linien
- ▶ Umsetzung von Wartezeitregelungen bei Verspätungen von Zubringer-Verkehren
- ▶ Schulung und Sensibilisierung des Fahrpersonals zur Sicherung von Anschlüssen

4.5 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV

Eine Beschleunigung des ÖPNV kann grundsätzlich durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Sie lassen sich allgemein mit folgenden Ansätzen realisieren²⁴:

- ▶ Betriebliche Maßnahmen (Netzgestaltung, Fahrplan)
- ▶ Maßnahmen an Haltestellen (Lage, Organisation, Gestaltung, Wege)
- ▶ Streckenbezogene Maßnahmen (Gestaltung, Organisation)
- ▶ Maßnahmen an Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlagen

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1999).

Stadt Heilbronn

Im Gebiet der Stadt Heilbronn wurden bereits an zahlreichen Knotenpunkten (z.B. Ecke Kaiserstraße/Allee) und auf mehreren Streckenabschnitten (z.B. auf der Mannheimer Straße stadteinwärts) Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenraum ergriffen. Diese sind insbesondere im Bereich der Innenstadt und auf Hauptverkehrsstraßen am wirkungsvollsten. Insgesamt ist die Reisegeschwindigkeit in den letzten Jahren jedoch aufgrund schärferer Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Einhaltung von Luftreinhaltungs- und Lärmaktionsplänen konstant geblieben. Ferner dienen diverse Haltestellen im Bereich der Fahrbahn (Kaphaltestellen) zur Verkehrsberuhigung und Beschleunigung des Busverkehrs.

Potenziale bestehen weiterhin durch mögliche Bevorrechtigungsmaßnahmen gegenüber dem MIV und eine vollständige Integration der Regionalbusse in Vorrangschaltungen. Dafür ist ein weiterer regelmäßiger Austausch zwischen Stadt und Landkreis erforderlich, insbesondere zu technischen Aspekten. Eine Anpassung der Linienwege und Haltestellenbedienung wird aufgrund der hohen Feinerschließung des Stadtbusses nicht empfohlen. Gleichwohl besteht die Möglichkeit, für Ziele mit hoher Nachfragewirkung über bestehende und/oder zusätzliche Verkehrsangebote (z.B. Regional-, Tangential- oder Expressbusse) kürzere Reisezeiten zu erreichen.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn besteht das größte Potenzial zur Beschleunigung des ÖPNV in der Begradigung von Linien auf starken Achsen. Auch die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit und Verbesserung der Anschlusssicherheit können hier positive Effekte erzielen, da Wartezeiten reduziert werden. Im Allgemeinen ist zu überprüfen, in welchen Fällen eine direkte Linienführung priorisiert werden kann, indem sich eine alternative Feinverteilung der „letzten Meile“ z.B. über Mobilstationen, On-Demand-Verkehre oder innerstädtische Verkehrsangebote erreichen lässt. Ein Optimierungsbedarf im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung besteht – ähnlich wie im Heilbronner Stadtgebiet – durch vermehrte innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen. Streckenbezogene Maßnahmen (z.B. Umweltspur Amorbach) und Bevorrechtigungen an Knotenpunkten in den Kreisgemeinden sind lediglich an besonders neuralgischen Punkten angezeigt.

4.6 Umwelt und Klimaschutz

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme in der Region (siehe Kapitel 2.2.1) sind für die nächsten Jahre steigende Schadstoff- bzw. Treibhausgasemissionen zu erwarten. Diesem Effekt kann mithilfe einer vermehrten Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) entgegengewirkt werden. Grundsätzlich zeigt sich auf Basis der Modal Split-Auswertungen aus Kapitel 3.6.4 insbesondere in der Stadt Heilbronn ein hohes Verlagerungspotenzial im Vergleich zu anderen Großstädten.

Die Verkehrsleistungen im ÖPNV werden aktuell primär durch Busse mit konventionellem Dieselantrieb erbracht, die sukzessive auf die Abgasnorm Euro VI umgerüstet werden. Es ergeben sich zusätzliche Potenziale durch den Einsatz pflanzenbasierter Dieselmotoren oder die Verwendung von Fahrzeugen mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb.

4.7 Barrierefreiheit

Um barrierefrei im ÖPNV reisen zu können, müssen ausreichende Information bereitgestellt werden sowie die Barrierefreiheit von Tür-zu-Tür gegeben sein. Dies liegt allerdings teilweise nicht im Zuständigkeitsbereich des ÖPNV, daher wird hier nur der im engeren Sinne im ÖPNV zurückgelegten Teil der Reise analysiert. Zu beachten sind dabei die verschiedenen Formen möglicher Mobilitätseinschränkungen (vgl. Abbildung 4-19).

Mobilitäts- und sensorische Einschränkungen			
Einschränkungen im engeren Sinn		Einschränkungen im weiteren Sinne	
Einschränkungen des Bewegungsapparates	Gehbehinderung	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhl- und Rollatornutzung		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und Handbehinderung		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sensorische Einschränkungen	Sehbehinderung		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blindheit		Fahrgäste mit Hunden
	Schwerhörigkeit		Werdende Mütter
	Gehörlosigkeit		Übergewichtige Menschen
	Hörsehbehinderung		Ortsunkundige Menschen
Sprachbehinderungen			Menschen mit temporären Einschränkungen
kognitive Beeinträchtigungen	Lernschwäche		Menschen mit Allergien
	Geistige Beeinträchtigungen		Sprachunkundige Menschen
Psychisch behinderte Menschen		altersbedingt	Ältere Menschen
Neurodivergenz	Autismus		Kleinkinder
	ADHS		
	Legasthenie		

Abbildung 4-19: Formen der Mobilitätseinschränkung

Quelle: Eigene Darstellung.

Zur Barrierefreiheit des ÖPNV zählen daher die haltestellenseitige und die fahrzeugseitige Barrierefreiheit. Darüber hinaus ist es auch notwendig die Barrierefreiheit vor Antritt der Reise herzustellen, dies beinhaltet barrierefreie Fahrgastinformationen zur Vorbereitung der Fahrt. Fahrgastinformationen spielen allerdings auch weiterhin während der Reise an Haltestellen und im Fahrzeug eine wichtige Rolle. Nur, wenn sowohl Fahrgastinformationen, Haltestellen als auch Fahrzeuge barrierefrei gestaltet sind, kann von vollständiger Barrierefreiheit gesprochen werden. Im Folgenden wird die Barrierefreiheit im Stadt- und Landkreis analysiert und Potenziale benannt.

Barrierefreiheit an Haltestellen

Stadt Heilbronn

In der Stadt Heilbronn wurden die Haltestellen basierend auf ihrer Relevanz kategorisiert und für den Ausbau mit Hochbord priorisiert. Der Ausbau folgt dabei den gängigen Normen und Vorschriften. Stand 2025 wurden insgesamt 13 % aller Haltestellen bereits umgebaut. Die derzeit umgebauten und auch die zukünftigen Haltestellen werden im Inklusionsbeirat thematisiert. Zur Bündelung von Kapazitäten werden bei Umbaumaßnahmen im Stadtbild die Haltestellen mit angepasst.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis wird Barrierefreiheit an Haltestellen aufgrund von drei Aspekten definiert. Ein Haltestellensteig muss demnach ein Hochbord sein. Dies ermöglicht in Kombination mit der fahrzeugseitigen Barrierefreiheit einen (zumeist) barrierefreien Einstieg. Des Weiteren muss die Haltestelle mindestens 2,5 m breit sein. Dies bietet genug Fläche zum Manövrieren im Rollstuhl. Zuletzt darf die Neigung nicht mehr als 3 % längs bzw. 2,5 % quer betragen. Eine Beleuchtung der Haltestelle, insbesondere innerorts, an hoch frequentierten Haltestellen sowie bei einer häufigen Nutzung nachts wird als wichtig für die Barrierefreiheit beachtet. Dieser Aspekt wird daher hier auch analysiert, jedoch nicht maßgeblich in die Bewertung als barrierefrei behandelt.

68 % der Haltestellensteige im Landkreis sind als Hochbord konzipiert (Stand: 2025), 52 % der Haltestellensteige besitzen eine Breite von mindestens 2,5 m. 36 % der Haltestellensteige entsprechen den Vorgaben zur Neigung. Außerorts sind insgesamt 8 %, innerorts 2 % der Haltestellen ohne Beleuchtung.

Im Generalbarriereplan für die Gemeinden werden die Haltestellen in drei Kategorien aufgeteilt. Die Kategorie bestimmt die Priorität für den Ausbau, für Kategorie A werden haltestellenspezifische Maßnahmen festgelegt. Kategorie A hat die höchste Priorität und umfasst zentrale Haltestellen sowie Haltestellen in unmittelbarer Nähe von Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie wichtige Haltestellen zum Umsteigen. Kategorie B umfasst Haltestellen, welche sich in unmittelbarer Nähe von bebauten Gebieten befinden und Kategorie C mit der niedrigsten Priorität alle restlichen Haltestellen. Es wird jedoch immer empfohlen, bei Straßenumbaumaßnahmen, ungeachtet der Kategorie der Haltestelle, diese barrierefrei auszubauen.

Wenn man die zur Definition Barrierefreiheit maßgeblichen drei Aspekte betrachtet, sind 15% der Haltestellensteige barrierefrei, wobei eine hohe Erfüllungsrate bei einem der Aspekte nicht unbedingt mit einer hohen Erfüllungsrate der anderen Aspekte korreliert. Insbesondere bei der Breite und Neigung der Steige gibt es noch Verbesserungspotenzial. Jedoch gilt es auch anzumerken, dass die Erfüllung nur eines oder zweier Aspekte nicht bedeutet, dass der Einstieg nun barrierefrei ist. Dazu bedarf es dem Zusammenspiel weitere Faktoren, auch außerhalb der Haltestelle, aber insbesondere auch fahrzeugseitig.

Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Um eine fahrzeugseitige Barrierefreiheit zu erreichen, sind folgende Aspekte mit-einzubeziehen:

- ▶ Fahrzeugtyp (Niederflur)
- ▶ Schnittstelle Fahrzeug-Haltestelle (Einstiegshilfe, cm, Absenkfunktion)
- ▶ Türsystem und -bedienung (Taster)
- ▶ Mehrzweckflächen (Vorhanden, Art, Sitze)
- ▶ Stabilität (Festhalten, Boden)
- ▶ Sitzplätze
- ▶ Fahrgastinformation (2-Sinne-Prinzip)
- ▶ Beleuchtung

Stadt Heilbronn

Ein niveaugleicher bzw. möglichst barrierefreier Ein-/Ausstieg an der Schnittstelle Fahrzeug-Haltestelle wird in der Stadt bereits grundsätzlich ermöglicht: Alle Fahrzeuge der SWHN haben den Fahrzeugtyp Niederflur bzw. Low-Entry, sind mit einer Einstiegshilfe ausgestattet und verfügen über eine Absenkfunktion (Kneeling), welche regelmäßig gewartet wird.

Alle Fahrzeuge sind mit Innenschwenktüren oder Außenschwenkschiebetüren ausgerüstet sowie mit Mehrzweckflächen ausgestattet, diese sind für die Mitnahme von einem Rollstuhl ausgelegt. Der Rollstuhlplatz ist ausgewiesen und mit einer Rückhalteeinrichtung ausgestattet. Außerdem gibt es in den Mehrzweckbereichen Klappsitze. 20 % der Gelenkbusse sind mit zwei kleineren Mehrzweckflächen anstatt einer großen ausgestattet. Dies ermöglicht einen einfacheren Fahrgastwechsel.

Bis auf den Einstiegsbereich der Tür 1 (Steg) beträgt die lichte Weite bei allen Durchgängen und Engstellen mindestens 90 cm. Festhaltungsmöglichkeiten sind in unterschiedlichen Griffhöhen erreichbar, leicht zu umgreifen und visuell kontrastierend zur Umgebung. Dies ist notwendig um sowohl stehenden als auch sitzenden Fahrgästen als Aufstieghilfe zu dienen, sowie für Menschen unterschiedlicher Größe (bspw. Kinder oder Menschen im Rollstuhl) erreichbar sein. Der Fahrzeugfußboden ist grundsätzlich rutschhemmend, stufenlos und weitgehend eben, insbesondere an den Rollstuhlstellplätzen und deren Rangierflächen.

Alle Fahrzeuge sind mit leicht zugängigen Sitzplätzen ausgestattet, welche für Menschen mit Behinderungen ausgewiesen sind. Zum sicheren Ein-/Aussteigen und der Steigerung des Sicherheitsempfindens sind bei Haltevorgängen sowohl der Türbereich als auch der Fahrgastraum beleuchtet.

Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge ist damit weitestgehend gegeben. Insbesondere die Schnittstelle Fahrzeug – Haltestelle ist von Relevanz für einen niveaugleichen Einstieg. Hier besteht möglicherweise noch Anpassungsbedarf. Ein weiteres Potenzial liegt bei den Mehrzweckflächen.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn wurde die Barrierefreiheit in den letzten Jahren sukzessive verbessert, sodass derzeit bereits weitestgehend Fahrzeuge mit barrierefreiem Einstieg und Mehrzweckflächen im Einsatz sind. Aufgrund der Organisationsstruktur für den Regionalverkehr sind umfassendere Vorgaben zur fahrzeugseitigen Barrierefreiheit erst über die Neuvergabe von Linienbündeln in den nächsten Jahren möglich. Potenziale bestehen hierbei vor allem in der verpflichtenden Umsetzung optischer und akustischer Informationen im Fahrzeug sowie unterstützender Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Haltestelle (Einstiegshilfe, Kneeling).

Barrierefreiheit von Fahrgastinformationen

Stadt und Landkreis verfolgen für die Information von Fahrgästen das 2-Sinne-Prinzip, dass in den Fahrzeugen der SWHN bereits größtenteils umgesetzt ist und im Regionalbusverkehr in den nächsten Jahren erreicht werden soll. An den Haltestellen stehen überwiegend optische Informationen über Fahrplan- und Tarifaushänge zur Verfügung, während digitale Fahrgastinformationssysteme mit zusätzlicher akustischer Information vorrangig an Schienenhaltepunkten und zentralen Bushaltestellen zu finden sind. Einrichtungen, mit denen Informationen über Linie und Fahrtziel fahrzeugspezifisch an der Haltestelle ausgegeben werden, gibt es bisher nicht.

Darüber hinaus stehen Printmedien, Websites und mobile Anwendungen wie die SWHN-App sowie die HNV-App als Ergänzung zu den überregionalen Fahrgastapps zur Verfügung. Letztere sind noch nicht barrierefrei gestaltet, werden derzeit aber überarbeitet.

4.8 Vereinfachung des Systems Nahverkehr

Die Vereinfachung des Nahverkehrssystems bietet erhebliche Potenziale, um die Attraktivität und Effizienz öffentlicher Verkehrsmittel zu steigern und gleichzeitig deren Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Eine detaillierte Auswertung für Stadt und Landkreis Heilbronn zeigt Handlungserfordernisse in diesem Bereich auf. Die Untersuchung stützt sich auf eine Vielzahl von Quellen, darunter Rückmeldungen aus den durchgeführten Beteiligungsverfahren, Erkenntnisse aus der Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan sowie die gutachterliche Bestandsaufnahme und Bewertung aus Kapitel 3.

Im Folgenden werden verschiedene relevante Aspekte eingehend betrachtet:

- Tarifstruktur
- Fahrgastinformation
- Linienangebot
- Komfort
- Integration von Mobilitätsangeboten

Tarifstruktur

Die Bürgerbeteiligung zeigt deutlich, dass die Tarife im Nahverkehr als komplex und – trotz ihrer Bezuschussung sowie des grundsätzlichen Kostenvorteils gegenüber einer privaten Pkw-Vorhaltung – zu teuer wahrgenommen werden. Besonders Einzelfahrten und Tageskarten werden im Vergleich zum privaten Fahrzeug als unattraktiv empfunden. Für potenzielle Fahrgäste, die kein Deutschlandticket

besitzen, erscheinen die Ticketpreise zu hoch und das Ticketsortiment zu umfangreich, während das Zonenmodell des HNV häufig als unübersichtlich und schwer nachvollziehbar empfunden wird. Mit dem landesweiten „CiCoBW“-System besteht im HNV ab 2026 eine Alternative für den Gelegenheitsverkehr zum Tagesbestpreis. Im Bereich noch seltenerer ÖPNV-Fahrten (z.B. im touristischen Verkehr) ist weiterhin eine zu geringe Transparenz und Verständlichkeit der Tarife und Fahrausweise anzunehmen, welche die Nutzung des ÖPNV erschwert. Es ist hier zu evaluieren, inwiefern das neue CiCoBW-Angebot auch von den entsprechenden Zielgruppen genutzt wird.

Verbundüberschreitende Fahrten im Gelegenheitsverkehr, für die in Baden-Württemberg der bw-Tarif gilt, werden weiterhin als Hürde wahrgenommen. Neben Maßnahmen zur Steigerung der Bekanntheit des bw-Tarifs bietet auch die Weiterentwicklung des HNV Potenziale zur Vereinfachung des Ticketsortiments. Eine Analyse der Mobilfunkdaten zeigt, dass eine hohe Verkehrsnachfrage von Stadt und Landkreis Heilbronn insbesondere in die Gebiete des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) sowie in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) besteht.

Fahrgastinformation

Aus den Rückmeldungen der Bürgerbeteiligung geht hervor, dass die Fahrgastinformation im Nahverkehr als unzureichend und unzuverlässig empfunden werden. Besonders bei Bahnausfällen und Verspätungen fehlten demnach oftmals rechtzeitige oder präzise Informationen. Digitale Anzeigetafeln und Durchsagen seien häufig ungenau und stimmten nicht mit der tatsächlichen Situation überein. Fahrgäste blieben oft im Unklaren, ob und wann eine Bahn oder ein Bus tatsächlich fährt.

Zudem gebe es wenig Informationen zu Umleitungen, Anschlussmöglichkeiten oder unplanmäßigen Haltezeiten. Dies bestätigt die Erkenntnisse der Vorabuntersuchung des Nahverkehrsplanes, die feststellten, dass keine Echtzeitdaten im Busverkehr zur Verfügung stünden. Derzeit sind zumindest in Teilen des Verbundgebietes Echtzeitdaten vorhanden. Darüber hinaus bieten die digitalen Auftritte des HNVs Potenzial für Optimierungen, um die Fahrgastinformationen übersichtlicher und benutzerfreundlicher zu gestalten.

Linienangebot

Die Liniennummerierungen und -führungen bieten Potenzial für Optimierungen, um die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit zu verbessern. Insbesondere Regionalbusse, aber auch verschiedene Stadtbusliniengruppen bedienen häufig unterschiedliche Linienwege zu verschiedenen Uhrzeiten, was die routinierte Nutzung erschwert und die Transparenz des Angebots einschränkt.

Häufige Verspätungen, Ausfälle und unzureichende Anschlussmöglichkeiten stellen laut den Befragten erhebliche Hürden für die Nutzung des ÖPNV dar. Dies führe dazu, dass viele Personen auf das Auto oder andere Verkehrsmittel ausweichen. Um den ÖPNV langfristig als attraktive Alternative zum Auto zu etablieren, sind daher Verbesserungen erforderlich: höhere Zuverlässigkeit, häufigere Fahrten und längere Bedienungszeiten sowie bessere Anschlussmöglichkeiten.

Komfort

Aus den Kommentaren der Bürgerbeteiligung geht hervor, dass der hygienische Zustand von Stadtbahnen und Bussen vielfach als unzureichend wahrgenommen wird. Darüber hinaus wird die Luftqualität in den Fahrzeugen negativ bewertet. Die Belüftung und Klimaanlage werden als unzureichend empfunden, was insbesondere bei vollen Fahrzeugen zu einer unangenehmen Atmosphäre beiträgt.

Ein weiteres häufig genanntes Problem ist die Auslastung zu Stoßzeiten. Busse und Bahnen seien oft überfüllt, was es schwierig mache, einen Platz zu finden oder überhaupt noch einzusteigen. Besonders im Berufsverkehr stellen demnach auch lange Fahrzeiten und komplizierte Umstiege ein zusätzliches Hindernis dar.

Integration von Mobilitätsangeboten

Besonders zur Bewältigung der sogenannten „ersten und letzten Meile“ sind multimodale Verkehrsangebote wie Leihräder, Carsharing, E-Scooter und von Bedeutung (siehe Kapitel 4.4). Diese Angebote werden derzeit von einer Vielzahl unterschiedlicher Anbieter bereitgestellt. Um diese Optionen nutzen zu können, ist es oft erforderlich, für jeden Anbieter eine eigene App zu installieren, ein separates Konto anzulegen und verschiedene Zahlungsmethoden zu hinterlegen, was den Prozess kompliziert und zeitaufwändig macht. Auch die Buchung der bestehenden On-Demand-Verkehre in Stadt und Landkreis erfolgt aktuell nicht einheitlich und über unterschiedliche Anwendungen.

Zudem sind die Mobilitätsangebote häufig nicht in bestehende Apps wie die App der Deutschen Bahn oder die HNV-App integriert, was die Nutzung weiter erschwert. Ein großes Potenzial zur Vereinfachung liegt daher darin, alle Mobilitätsangebote über die bestehenden Fahrgast-Apps mithilfe einer flachen Integration sichtbar zu machen. So könnte die Nutzung multimodaler Verkehrslösungen transparenter und benutzerfreundlicher gestaltet werden.

4.9 Zusammenfassung

Kapitel 4: Potenzialanalyse

Eine Betrachtung des bestehenden ÖPNV-Angebots in Stadt und Landkreis Heilbronn zeigt unterschiedliche Potenziale auf:

- ▶ Insgesamt sind die meisten Bereiche bereits durch ein vertaktetes Grundangebot abgedeckt.
- ▶ Die Erschließung durch Haltestellen ist auf Basis des NVP 2013 bereits in Stadt und Landkreis größtenteils erfüllt. Es bestehen nur für vereinzelte Bereiche Mängel.
- ▶ Betrachtet man darüber hinaus das dazugehörige Verkehrsangebot, so ergeben sich für Stadt und Landkreis mehrere Wohn- und Gewerbegebiete, die eine unterdurchschnittliche Bedienungsqualität aufweisen.
- ▶ Eine Auswertung der Mobilfunkdaten zeigt, auf welchen Verbindungen eine überdurchschnittliche Verkehrsnachfrage einer unterdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzung gegenübersteht. Dies umfasst mehrere Relationen innerhalb von Stadt und Landkreis, aber auch kreisüberschreitende Strecken.

Es ist im weiteren Verlauf zu überprüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, um Schwachstellen zu beheben und die festgestellten Potenziale zu nutzen. Als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot können Mobilstationen dazu beitragen, die Erreichbarkeit von entfernter gelegenen Haltestellen zu verbessern. Diese sind bisher vor allem an Bahnstationen als Park&Ride-Plätze oder Fahrradabstellanlagen zu finden. Weiteres Potenzial bieten hier neben Schienenverkehrshaltepunkten vor allem Bushaltestellen in der Nähe gering erschlossener bzw. bedienter Wohn- und Gewerbegebiete.

Für die weiteren Handlungsfelder konnten folgende Chancen identifiziert werden:

- ▶ Beschleunigung des ÖPNV durch die Begradigung und Taktverdichtung von Buslinien, Einführung von Direkt- bzw. Schnellbussen und infrastrukturelle Maßnahmen
- ▶ Vermehrter Einsatz alternativer Fahrzeugantriebe zur Verbesserung der Klimabilanz
- ▶ Weiterentwicklung der Fahrzeugstandards, des Haltestellenausbaus, der Fahrgastinformation sowie in den Bereichen Marketing und Tarif, um bestehende Nutzungsbarrieren abzubauen

5 Ziele und Standards für den Nahverkehr

5.1 Leitziele

Stadt und Landkreis Heilbronn verfolgen eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des Nahverkehrs. Dafür sollen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern Ziele und Standards formuliert werden. Diese unterliegen den folgenden Grundsätzen:

- ▶ Umsetzung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung im gesamten Raum
- ▶ Ermöglichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Region
- ▶ Steigerung der ÖPNV-Attraktivität und Verlagerung möglichst großer Anteile vom MIV auf den ÖPNV
- ▶ Abgestimmte Tarife und Fahrpläne über kommunale Grenzen und Verkehrsverbünde hinweg
- ▶ Ausbau attraktiver Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsformen
- ▶ Realisierung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit nach PBefG in den Bereichen
 - ▶ Infrastruktur
 - ▶ Fahrzeuge
 - ▶ Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
- ▶ Einhaltung des SaubFahrzeugBeschG
- ▶ Möglichst wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

Abbildung 5-1 stellt die unterschiedlichen Handlungsfelder sowie die definierten Leitziele für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in den nächsten Jahren dar. Die themenübergreifenden Leitziele sind wiederum über einzelne, spezifische Unterziele zu erreichen, welche in Kapitel 5.2 festgelegt werden. Die darin ebenfalls beschriebenen Standards dienen als Handlungsrahmen zur Erreichung der Ziele. Die darüber hinaus erforderlichen Einzelmaßnahmen sind in Kapitel 6 aufgeführt.

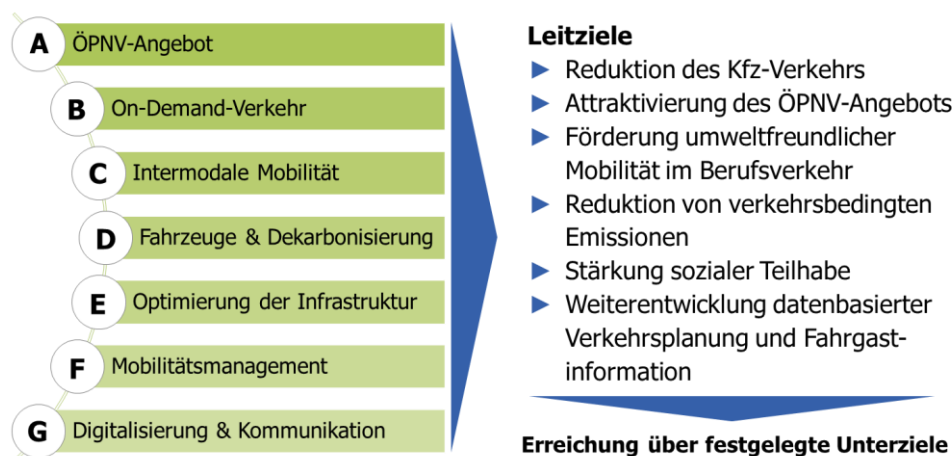


Abbildung 5-1: Handlungsfelder und Leitziele

Quelle: Eigene Darstellung.

Der Erfüllungsgrad der Leitziele lässt sich dabei in den nächsten Jahren über einen Vergleich mehrerer Kenngrößen mit dem Status quo ermitteln:

- ▶ Senkung bzw. Begrenzung der Kfz-Verkehrsbelastung und Kfz-Zulassungszahlen unter Berücksichtigung der räumlichen und demografischen Entwicklungen
- ▶ Steigerung der Angebotsdichte des ÖPNV und der Modal-Split-Anteile im Umweltverbund bzw. Fahrgastzahlen nach Fahrtzwecken
- ▶ Verbesserung der Klimabilanz des Nahverkehrs (Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen)
- ▶ Verbesserung der Zugänglichkeit im ÖPNV (Anteil barrierefreier Fahrtmöglichkeiten, räumliche und zeitliche Erreichbarkeit)
- ▶ Verbesserung der Zuverlässigkeit und Akzeptanz im ÖPNV (Pünktlichkeit, Anschlussicherheit, Informationsqualität, Fahrgastzufriedenheit)

5.2 Unterziele und Standards

5.2.1 ÖPNV-Angebot

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots werden folgende Unterziele festgelegt:

- Erschließung aller relevanten Gebiete durch ein neu definiertes ÖPNV-Grundangebot
- Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zum MIV auf den wichtigsten Tangentialachsen
- Stärkung des ÖPNV-Angebots zu wichtigen Bildungs- und Wirtschaftsstandorten
- Ausbau des kommunen- und kreisüberschreitenden ÖPNV-Angebots

5.2.1.1 Zielnetz

Um den möglichen Endzustand mit der Umsetzung der im NVP entwickelten Bedienungsstandards und Maßnahmenempfehlungen abbilden zu können, soll im Folgenden ein Zielnetz für das ÖPNV-Angebot definiert werden. Der Umsetzungszeitpunkt bleibt dabei offen und ist abhängig von den finanziellen sowie genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen. Die Gestaltung des Zielnetzes ergibt sich aus den konzeptionellen Rahmenvorgaben (Kapitel 2.2 und 2.3), der Bestandsaufnahme der räumlichen Strukturen, des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage (Kapitel 3.1 bis 3.6) sowie der daraus resultierenden Bewertung (Kapitel 3.7). Gleichzeitig umfasst es bereits die in Kapitel 6.2 empfohlenen Maßnahmen für das ÖPNV-Angebot.

Grundlage für das Zielnetz ist ein Achsenkonzept, bei dem unterschiedliche Angebotstypen klar definiert und gegenübergestellt werden (Produkthierarchisierung, vgl. Abbildung 5-2). Die Unterscheidung der Produkte soll für Stadt und Landkreis einheitlich sein, jedoch mit jeweils eigenen Standards zur Bedienungs- und Erschließungsqualität.

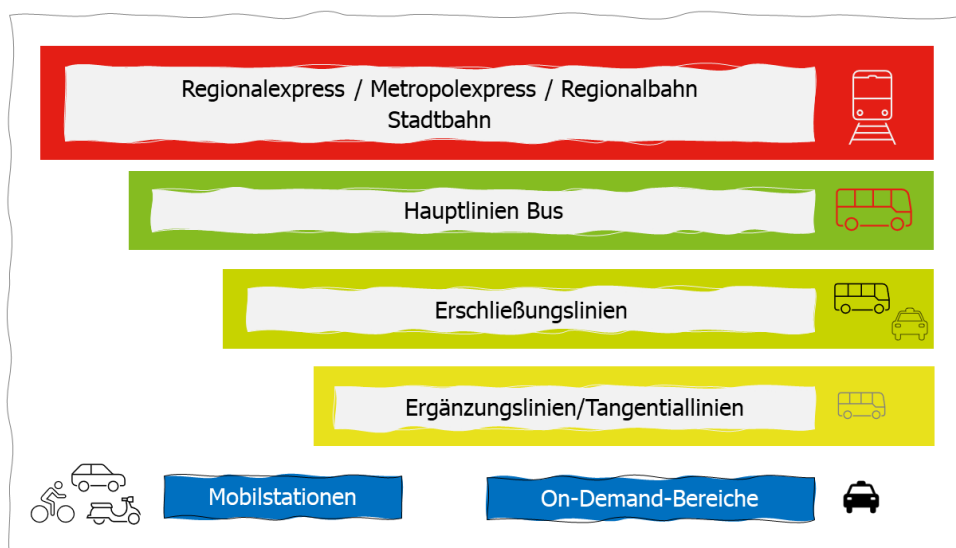


Abbildung 5-2: Produkthierarchisierung für Stadt und Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt sieht das Zielnetz folgende Angebotskategorien vor:

Schienenverkehr (Regionalexpress, Metropolexpress, Regionalbahn, Stadtbahn)

Die Schienenverkehre sollen mit einer hohen Fahrtenhäufigkeit und Reisegeschwindigkeit, ausgeweiteten Bedienungszeiten und höheren Kapazitäten vermehrt das Rückgrat des ÖPNV-Angebots darstellen. Ein Fokus der Angebotsgestaltung liegt in der Ausrichtung der anderen Angebotsformen auf den Schienenverkehr durch abgestimmte Fahrpläne und Anschlusssicherung. Busparallelverkehre sind weitestgehend abzubauen und auf die Schiene (teil-) zu verlagern.

Kategorie 1: Hauptlinien Bus

Die Hauptlinien umfassen den Busverkehr auf den stärksten Achsen in Stadt und Landkreis. Sie zeichnen sich durch eine höhere Taktdichte, möglichst direkte Linieneinführungen und ein verlässliches Grundangebot auch zu Schwachverkehrszeiten aus. In der Stadt Heilbronn stellen die Hauptlinien vor allem die Anbindung der bevölkerungsreichsten Stadtteile und nachfragestärksten Gebiete an die Innenstadt sicher. Voraussetzung hierfür eine konstante Mindestnachfrage über alle Verkehrstage und Bedienungszeiten. Im Regionalbusverkehr des Landkreises übernehmen die Hauptlinien vorrangig Verkehre auf den Hauptachsen in das Oberzentrum Heilbronn, die nicht über den Schienenverkehr abgewickelt werden können. Weitere Hauptlinien bestehen in stark verflochtenen bzw. dicht besiedelten Gebieten zwischen mehreren Kommunen.

Kategorie 2: Erschließungslinien

Die Funktion von Erschließungslinien besteht in der Grundversorgung der Gebiete in Stadt und Landkreis, die nicht durch Schienenverkehre oder Hauptlinien erschlossen sind. Sie verkehren in den Bereichen, in denen eine ausreichende Bündelung der Nachfrage und damit eine wirtschaftliche Bedienung durch Busse erreicht werden kann. Ihre Fahrtenhäufigkeit ist geringer als bei den Hauptlinien, umfasst aber ebenfalls eine Bedienung über alle Betriebszeiten hinweg. Im Stadtverkehr Heilbronn ist darunter vor allem die Anbindung schwächer besiedelter

bzw. entfernt gelegener Stadtteile und Wohngebiete an die Innenstadt zu verstehen. Für den Landkreis Heilbronn handelt es sich um das Grundangebot in den kleineren Gemeinden und Ortsteilen, das vor allem zentralörtliche Funktionen erfüllt und in der Regel auf Anschlüsse zum Schienenverkehr und den Hauptlinien ausgerichtet ist. Je nach Fahrgastpotenzial können Regionalbusse auf den Erschließungslinien zu Schwachverkehrszeiten durch einen On-Demand-Betrieb ersetzt werden oder mit einer deutlich geringeren Taktdichte verkehren.

Kategorie 3: Ergänzungs-/Tangentiallinien und On-Demand-Bereiche

Die Kategorie der Ergänzungs- und Tangentiallinien beschreibt Verkehre, in denen nur zu bestimmten Zeiten eine ausreichende Nachfrage für die wirtschaftliche Erbringung des Nahverkehrs besteht. Ihre Angebotsgestaltung ist daher stark bedarfsabhängig und richtet sich nach den Verkehrsströmen im Schul-, Berufs- oder Freizeitverkehr. Zu Zeiten schwächerer Nachfrage kann je nach Linie ein alternatives ÖPNV-Angebot mit anderen Fahrwegen und längeren Reisezeiten bestehen. In bestimmten Bereichen der Stadt Heilbronn mit geringer Einwohnerdichte sowie des Landkreises Heilbronn mit sehr disperser Besiedlung und ländlicher Struktur ist eine Ergänzung des nachfrageorientierten Busangebots durch On-Demand-Verkehre vorgesehen.

Mobilstationen

Mobilstationen dienen als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot und sollen die Anbindung an schlecht erschließbare Gebiete oder sehr große Einzugsbereiche von Schienenhaltepunkten ermöglichen, indem sie die Bewältigung der ersten und letzten Meile durch zusätzliche Mobilitätsangebote erleichtern.

Stadt Heilbronn

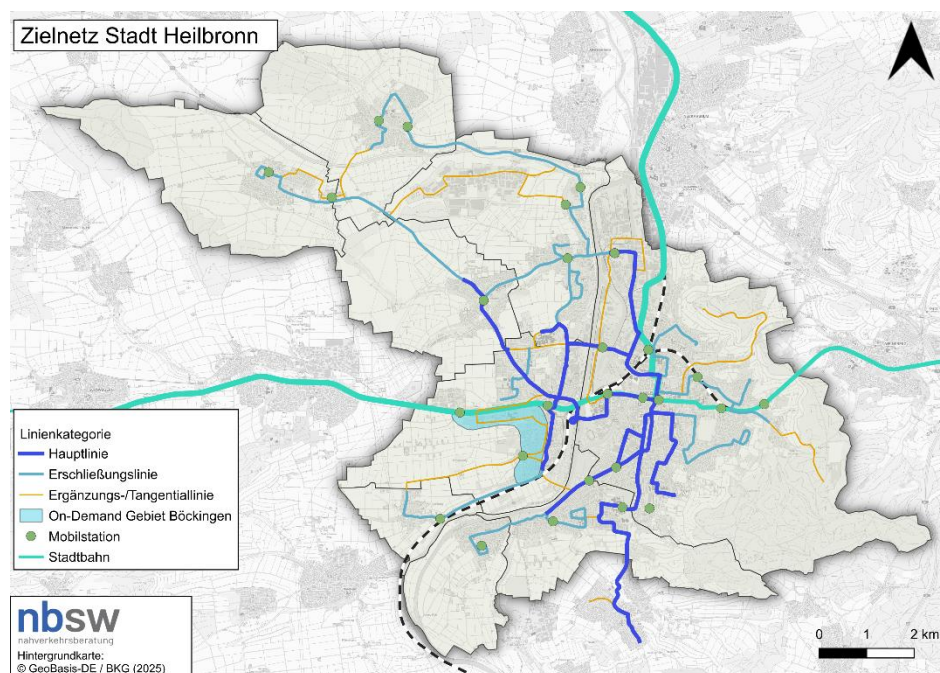


Abbildung 5-3: Zielnetz Stadtbahn und Stadtbus Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 5-3 stellt das Zielnetz für die Stadt Heilbronn (ohne Regionalbusverkehr) dar. Hauptlinien verbinden die Innenstadt mit Flein, Böckingen, Neckargartach, Frankenbach und Sontheim sowie mit dem Industriegebiet Nord und der Hoover-Siedlung. Erschließungslinien bestehen nach Biberach, Kirchhausen, Horkheim, Teile Böckingens und die Wohngebiete im Norden und Osten der Kernstadt. Weitere Achsen mit besonderem Bedarf sind Tangentiallinien zwischen den Stadtteilen sowie Ergänzungslinien in die Böllinger Höfe, zum IPAI, dem Westfriedhof, dem Wartberg und der Waldheide. Für die Bereiche Haselter und Ziegeleipark in Böckingen sieht das Zielnetz ergänzende On-Demand-Verkehre vor.

Landkreis Heilbronn

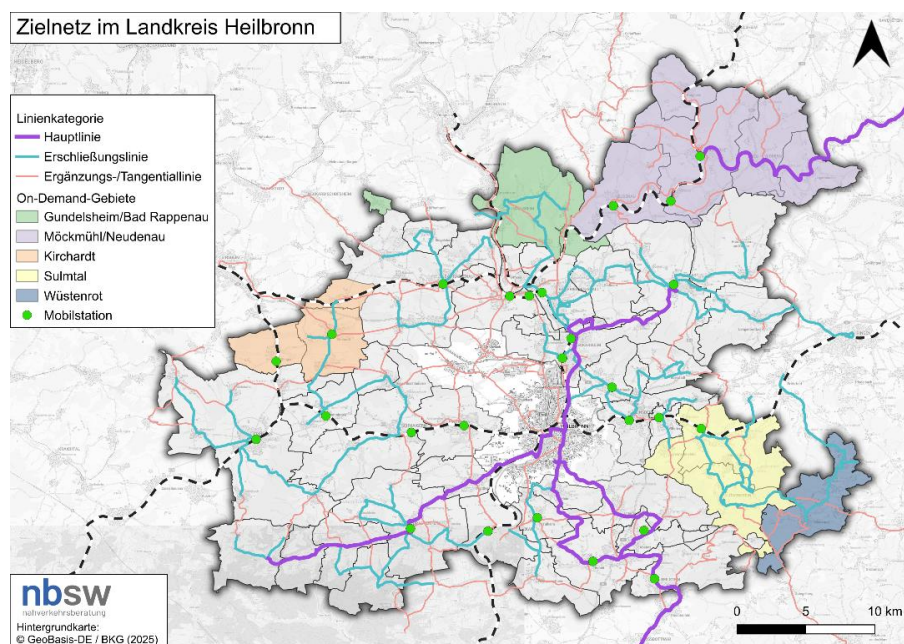


Abbildung 5-4: Zielnetz Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 5-4 zeigt das Zielnetz für den Landkreis Heilbronn (ohne Stadtverkehr). Hauptlinien verlaufen von der Stadt Heilbronn durch das Zabergäu, das Kochertal sowie durch den Bereich Schozach-Bottwartal sowie von der Stadt Möckmühl durch das Jagsttal. Auch die nicht schienenparallele Verbindung zwischen den Städten Neckarsulm und Bad Friedrichshall ist dieser Kategorie zugeordnet. Die diversen Erschließungslinien verbinden die einzelnen Städte und Gemeinden mit diesen Achsen sowie den Bahnstrecken im Landkreis. Einen Sonderfall stellt hierbei die schienenparallele Achse zwischen Bad Friedrichshall und Gundelsheim dar, deren Zweck in einer Auffüllung des derzeitigen Stundentakts auf der S41 besteht.

Weitere Linien in die Stadt Heilbronn sind mit Ausnahme der Achse nach Erlenbach der Kategorie der Ergänzungs- und Tangentiallinien zugeordnet. Die Abbildung enthält hier auch neue und verlängerte Linien im Zuge der Maßnahmenempfehlung (siehe Kapitel 6.2). Gebiete, für die ein ergänzendes Grundangebot durch On-Demand-Verkehr neben den Schulfahrten vorgesehen ist, liegen in Teilen der Kommunen Kirchart, Bad Rappenau, Gundelsheim, Neudenau, Möckmühl, Roigheim, Widdern, Jagsthausen, Obersulm und Wüstenrot.

Standards zur Erschließungsqualität

Den Bürgerinnen und Bürgern im Stadt- und Landkreis Heilbronn soll ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Ein zentrales Kriterium für die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist dabei die bestmögliche Erschließung der Bevölkerung. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen sollen Zu- und Abwege minimiert werden. Die Standards zur Erschließungsqualität werden aus dem bisherigen Nahverkehrsplan von 2013 übernommen. In Tabelle 5-1 und Tabelle 5-2 sind Standards zur Erschließungsqualität für Stadt und Landkreis Heilbronn definiert.

Verkehrsgebiet	Bus	Stadtbahn (innerstädtisch)	SPNV
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen	300 m (5 min)	400 m (7 min)	600 m (10 min)
Gebiete mittlerer bis hoher Nutzungsdichte	400 m (7 min)	600 m (10 min)	600 m (10 min)
Gebiete geringer bis mittlerer Nutzungsdichte	600 m (10 min)	800 m (14 min)	1.000 m (17 min)

Tabelle 5-1: Standards zur Erschließungsqualität in der Stadt Heilbronn

Quelle: NVP, 2013

Verkehrsgebiet	Bus	Stadtbahn / SPNV
Zentrale Orte	500 m (8 min)	1.000 m (17 min)
sonstige Orte	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Tabelle 5-2: Standards zur Erschließungsqualität im Landkreis Heilbronn

Quelle: NVP, 2013

Die Dauer des Fußwegs wird vorrangig berücksichtigt, da hierbei auch räumliche Gegebenheiten wie die Topografie oder das vorhandene Fußwegenetz mit einbezogen werden können. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wie beispielsweise anspruchsvoller Topografie, mangelnder Fußwegesicherheit, Gebieten mit einer besonders hohen Nachfrage, kann es sinnvoll und notwendig sein, über die festgelten Standards hinauszugehen. Dies gilt vor allem für On-Demand-Verkehre, bei denen die Haltestellen nur bei Bedarf bedient werden.

Im Bereich von Schienenverkehrshaltepunkten ist zu prüfen, inwieweit Mobilstationen dazu beitragen können, die Wege des zum Teil sehr großen Einzugsbereiches zu vereinfachen. Die Erschließbarkeit eines Gebiets hängt dabei von mehreren Faktoren ab: Der Befahrbarkeit der Straßen, der Umsetzbarkeit geeigneter Haltestellenstandorte sowie der wirtschaftlichen Integrierbarkeit der Haltestellen in das bestehende Liniennetz. Lässt sich eine Erschließung durch klassische Haltestellen nur schwer oder gar nicht realisieren, sind alternative Lösungen zu prüfen. Dazu zählen insbesondere die Einrichtung von Mobilstationen, die Bedienung durch On-Demand-Verkehre und/oder der Einsatz kleinerer, flexiblerer Fahrzeuge.

5.2.1.2 Standards zur Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots soll für jede Angebotskategorie des Zielnetzes einheitlichen Standards entsprechen. Dies umfasst die Bedienungszeiträume der Verkehre sowie die Fahrtenhäufigkeit. Perspektivisch sollen mindestens die Landesstandards der „Mobilitätsgarantie Stufe 1“ erreicht werden.

Aufgrund finanzieller Restriktionen sowie den lokalen Besonderheiten der räumlichen Struktur bzw. Verkehrsnachfrage in Stadt und Landkreis sind Abweichungen von den Landesstandards erforderlich, um ein wirtschaftlich leistbares, aber gleichzeitig attraktives Angebot zu schaffen. Von diesen Mindeststandards (siehe Tabelle 5-3 und Tabelle 5-4) soll nach oben abgewichen werden, wenn bereits ein höherer Status quo besteht oder das Nachfragepotenzial noch nicht ausgeschöpft ist.

Stadt Heilbronn

	HVZ	NVZ	SVZ
Montag-Freitag	06:00–09:00 15:00–19:00	09:00–15:00	05:00 – 06:00 19:00 – 23:00 vor Sa/Feiertagen: ab 23:00 durchgängig
Samstag	–	09:30–18:00	05:00 – 09:30 ab 18:00 durchgängig
Sonn- und Feiertag	–	13:00–18:00	05:00 – 13:00 18:00 – 23:00

Tabelle 5-3: Standards für die Bedienungszeiten in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

	Hauptlinie			Erschließungslinie			Ergänzungs- / Tangentiallinie		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Montag-Freitag	15	15	30/ODM	15	30	60/ODM	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf
Samstag	-	15	30/ODM	-	30	60/ODM	-	nach Bedarf	nach Bedarf
Sonntag Feiertag	-	15	30/ODM	-	30	60/ODM	-	nach Bedarf	nach Bedarf

Tabelle 5-4: Standards für die Fahrtenhäufigkeiten in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Der bestehende 15- bzw. 30-Minuten-Takt im Stadtverkehr soll verstetigt und konsequent auf allen Haupt- und Erschließungslinien umgesetzt werden. Die Bedienungsstandards sehen weiterhin die Option zum Einsatz von Bedarfsverkehren in der SVZ vor. Aufgrund der geringeren Siedlungsdichte stellt auf den Erschließungslinien ein Stundentakt das Grundangebot zur SVZ sicher. Bei den Ergänzungs- und Tangentiallinien werden die Standards für die konkrete Bedienung offengelassen, da die Verteilung der Nachfrage sich je nach Linie stark voneinander unterscheidet.

Die definierten Bedienungsstandards erfüllen den Landesstandard der

Mobilitätsgarantie Stufe 1 nach Tabelle 2-1 bereits überwiegend. Dieser wird in den Nächten vor Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen bereits übererfüllt, auf den Hauptlinien zusätzlich durch den 15-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen. Für eine vollständige Erfüllung bedürfte es eines durchgehenden 30-Minuten-Takts auf den Erschließungslinien in der SVZ und eines durchgehenden Betriebs bis Mitternacht an allen Verkehrstagen. Es ist perspektivisch zu untersuchen, inwiefern eine ausreichende Nachfrage vor allem auf den Erschließungslinien für eine entsprechende Ausweitung des Fahrtenangebots vorhanden sein wird.

Landkreis Heilbronn

	HVZ	NVZ	SVZ
Montag-Freitag	06:00–09:00 15:00–19:00	05:00–06:00 09:00–15:00 19:00–20:00	20:00 – 24:00 vor Sa/Feiertagen: bis 1:00
Samstag	–	–	06:00 – 01:00
Sonn- und Feiertag	–	–	07:00 – 24:00

Tabelle 5-5: Standards für die Bedienungszeiten im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

	Hauptlinie			Erschließungslinie			Ergänzungs- / Tangentiallinie		
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Montag-Freitag	30	30	60	60*	60	60/ODM	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf
Samstag	-	-	60	-	-	60/ODM	-	-	nach Bedarf
Sonntag Feiertag	-	-	60	-	-	120/ODM	-	-	nach Bedarf

*bei Linienüberlagerung oder höherer Nachfrage: 30

Tabelle 5-6: Standards für die Fahrtenhäufigkeiten im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Standards für die Bedienungszeiten im Landkreis (siehe Tabelle 5-4 und Tabelle 5-5) orientieren sich grundsätzlich an den Zeiträumen der Stadt Heilbronn, sind jedoch vor allem zur SVZ aufgrund der geringeren Verkehrsnachfrage reduziert. Über die gleiche Taktfamilie (120-/60-/30-/15-Minuten-Takt) lassen sich passende Anschlüsse zu Stadtverkehr, SPNV und Stadtbahn ermöglichen. Auf den Hauptlinien sollen ein 30-Minuten-Takt zur HVZ und NVZ sowie ein durchgängiger Stundentakt einen attraktiven, angebotsorientierten ÖPNV bieten. Für die

Erschließungslinien, welche die Feinverteilung vornehmen, sehen die Standards einen Stundentakt als Grundangebot vor, der auf bestimmten Abschnitten verdichtet werden kann. Für die SVZ ist je nach örtlichen Gegebenheiten auch die Erbringung der Linien im ODM-Verkehr möglich. An Sonn- und Feiertagen stellt alternativ ein Zweistundentakt die Mindestbedienung sicher. Wie in der Stadt Heilbronn sind die Standards für die Ergänzungs- und Tangentiallinien im Landkreis rein bedarfsorientiert und ergeben sich durch die konkrete Nachfrage im Schul-, Berufs- oder Freizeitverkehr.

Die definierten Bedienungsstandards erfüllen den Landesstandard der Mobilitätsgarantie Stufe 1 für den ländlichen Raum nach Tabelle 2-1 bereits überwiegend, wenn diese in den einzelnen Teilräumen umgesetzt werden. Sie liegen bei den Hauptlinien unter der Woche durch den konsequenten Halbstundentakt über den Vorgaben des Landes. Für eine vollständige Erfüllung bedürfte es auf den Erschließungslinien hingegen einen durchgehenden Stundentakt auch am Wochenende. Im Verdichtungsgebiet, der nach Abbildung 3-3 die Kommunen um die Stadt Heilbronn umfasst, wären darüber hinaus umfangreichere Angebotsausweitungen vorzusehen, die einen 15-Minuten-Takt in der HVZ sowie einen durchgehenden Halbstundentakt zu allen anderen Verkehrszeiten umfassen würden.

5.2.1.3 Standards zur Verbindungsqualität

Ziel für das ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis ist es, auf Verbindungen mit ausreichendem Potenzial ein Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV von 2,8 und besser zu ermöglichen (siehe Kapitel 4.3). Zu erreichen ist dies durch die Beschleunigung bestehender ÖPNV-Reis Ketten, Linienverlängerungen, neue Lini enangebote, oder die Einführung von ODM-Verkehren. Ob hierfür ein ausreichendes Potenzial besteht, ist von der zu erwartenden Verkehrsnachfrage, dem erforderlichen Aufwand und der betrieblichen Realisierbarkeit abhängig und fallspezifisch zu prüfen.

Neben der zeitlichen Verbindungsqualität, die sich durch die Bedienungsstandards aus Kapitel 5.2.1.2 ergibt, ist vor allem der räumliche Faktor entscheidend. Die vorgenommene Potenzialanalyse zeigt, dass Verbesserungen vor allem auf Tangentialverbindungen möglich sind. Der Fokus liegt daher auf Maßnahmen, welche die Stadtteile Heilbronn untereinander sowie mit dem direkten Umland besser verbinden. Im Landkreis sind darüber hinaus neue Angebote zwischen den Teilräumen bzw. Linienbündeln sowie in die weiteren Nachbarkreise zu prüfen. Eine spürbare Verbesserung der Verbindungsqualität kann hier jedoch in einigen Teilräumen bereits durch die Umsetzung der definierten Bedienungsstandards im Rahmen von Neuvergaben erzielt werden.

5.2.1.4 Regelungen zum Schulverkehr

Die Regelungen zum Schulverkehr im Stadt- und Landkreis Heilbronn orientieren sich grundsätzlich an der jeweiligen Schülerbeförderungskostenerstattungssatzung (SBKS). Dabei gilt der Vorrang für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unter Beachtung bestehender Schulwegepläne. Die Wartezeit darf 45 Minuten nicht überschreiten, um als zumutbar zu gelten.

Ein entsprechendes Verkehrsangebot muss dann vorhanden sein, wenn die Anforderungen zur Mindestentfernung gemäß § 3 erfüllt sind und es sich um den nächstgelegenen Standort derselben Schulart handelt. Darüber hinaus soll eine Abstimmung der Schulanfangs- und Schulschlusszeiten mit den Fahrzeiten des

ÖPNV erfolgen. Ziel ist es, starke Verkehrsspitzen durch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zu vermeiden.

Erweiternd zu den geltenden Vorgaben der SBKS und zur Umsetzung der Ziele für den ÖPNV werden zusätzliche Bestimmungen definiert: Der Einsatz von Schulbussen soll auf Strecken reduziert werden, die parallel zu bestehenden Schienenverbindungen verlaufen, sofern die Anforderungen der SBKS weiterhin erfüllt werden können. Ein Anspruch auf Direktfahrten besteht nicht, wenn Stadtbahnen oder Regionalzüge, auch nur auf Teilabschnitten, für den Schulweg genutzt werden können. Anpassungen des ÖPNV-Angebots bei gewünschten Veränderungen der Unterrichtszeiten sind nur nach vorheriger Abstimmung und im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern möglich, um eine adäquate Schülerbeförderung nach den Regelungen der SBKS sicherstellen zu können.

5.2.2 On-Demand-Verkehr

In Zeiten von schwacher Nachfrage bzw. in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte oder sehr disperser Besiedelung ist ein wirtschaftlicher Betrieb von Buslinien schwer realisierbar. Um betroffenen Menschen dennoch eine Anbindung an den ÖPNV anzubieten, hat sich ein Bedarfsverkehr vielerorts bewährt, so auch in der Stadt und im Landkreis Heilbronn. Der Bedarfsverkehr bedient Gebiete nur nach gezieltem Bedarf und auf Abruf.

Wie in Kapitel 5.2.1.1 beschrieben, wird der ODM-Verkehr der dritten Kategorie des ÖPNV-Netzes zugeordnet und soll den klassischen Linienbetrieb ergänzen, ohne in Konkurrenz zu diesem zu stehen. In ländlichen Gebieten kann der ODM-Verkehr sogar die Funktion des ÖPNV neben einzelnen festen Fahrten (z.B. im Schulverkehr) gänzlich ausfüllen. Der ODM-Verkehr kann dabei gemeinsam mit der Direktbetrauung der SWHN oder über die Linienbündel des Landkreises vergeben werden. Das Taxigewerbe soll bestmöglich miteingebunden werden, sofern ausreichende Kapazitäten der örtlichen Unternehmen bestehen.

In der Stadt Heilbronn soll der ODM-Verkehr optimiert und perspektivisch ausgebaut werden. Mit dem bestehenden Nachtangebot „buddy“ können so neue Gebiete am Tage erschlossen werden, die bisher nur unzureichend vom ÖPNV bedient werden. Dabei soll der ODM-Verkehr in das bestehende Verkehrsnetz integriert werden und den Stadtbus ergänzen. Darüber hinaus können durch den ODM-Verkehr bisher schwach nachgefragte ÖPNV-Angebote ersetzt werden, um die freigewordenen budgetären Mittel zielgerechter einsetzen zu können, ohne dass das ÖPNV-Angebot reduziert werden muss.

Zurzeit gibt es im Landkreis Heilbronn vier unterschiedliche ODM-Angebote: den Rufbus Untergruppenbach, den bwshuttle Kirchart, das Ruf-Taxi Neckarsulm und On-Demand Gundelsheim. Perspektivisch sollen die bestehenden Systeme vereinheitlicht bzw. angeglichen werden, beispielsweise durch ein gemeinsames Branding und einer einheitlichen Buchungsmöglichkeit über eine gemeinsame App und eine gemeinsame Telefonnummer. Die konkrete Angebotsgestaltung soll nach den Erfahrungen aus den Pilotprojekten erfolgen.

Die grundsätzlichen Leitlinien für ODM-Verkehre sowohl in der Stadt als auch im Landkreis Heilbronn sind:

- Möglichst fahrplanloser Betrieb, jedoch eine Gewährleistung von Anschlüssen zu den Hauptlinien.
- Kleinteilige Erschließung von Gebieten, beispielsweise durch virtuelle Haltestellen, insbesondere wenn diese Gebiete mit dem ÖPNV schwer erreichbar bzw. nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Virtuelle Haltestellen

sind so zu verorten, dass eine möglichst hohe Barrierefreiheit erzielt werden kann.

- Die Buchung soll möglichst über eine einheitliche App und eine einheitliche Telefonnummer möglich sein. Alternativ können verschiedene Buchungssysteme in einer gemeinsamen App (z.B. HNV-App) zusammengeführt werden.
- Eine vollständige tarifliche Integration soll angestrebt werden, sofern dies wirtschaftlich leistbar ist und keine Gründe (z.B. höherer Komfort durch Haustürbedienung) für einen Sondertarif sprechen.
- Das Branding der App, der Fahrzeuge und Haltestellen soll einheitlich sein oder zumindest einen starken Wiedererkennungswert haben.
- Sofern geeignete Fahrzeuge am Markt verfügbar und mit den betrieblichen Erfordernissen vereinbar sind, soll eine fahrzeugseitige Barrierefreiheit im Rahmen von Neuvergaben gewährleistet werden.
- Prüfung, inwiefern die Beförderung von Gruppen im Landkreis umsetzbar ist.

Es ist essenziell, den ODM-Betrieb laufend durch ein Monitoring zu begleiten. So können Angebote den Bedürfnissen auch kurzfristig angepasst werden. Sofern festgestellt wird, dass sich viele Nachfragen auf bestimmte Relationen konzentrieren, kann überprüft werden, das ODM-Angebot durch ein festes Linienangebot zu ersetzen. Grundsätzlich soll das Angebot laufend weiterentwickelt werden. So sollen beispielsweise neue Wohn- und Gewerbegebiete von Beginn an durch ein ODM-Angebot erschlossen werden, damit potenzielle Fahrgäste von Beginn an die Möglichkeit haben, den ÖPNV zu nutzen.

5.2.3 Intermodale Mobilität

Im Bereich der intermodalen Mobilität wurden vor allem Ziele in Form von Mobilstationen gesetzt, da diese die verschiedenen Verkehrsmittel vereinen und somit intermodale Wegeketten schaffen können. Grundsätzlich sollen in Stadt und Landkreis drei Formen von Mobilstationen umgesetzt werden: „Klassische“, „Quartiers-“ und „Satelliten-“ Mobilstationen.

Klassische Mobilstationen sind Einrichtungen, die verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen vernetzen und bei denen die Mobilität im Vordergrund steht. Sie sind in der Regel an Haltestellen des ÖPNV und/oder SPNV verortet. Ihr Ausstattungsfokus liegt auf den eben genannten Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Angeboten, Bike-Sharing-Angeboten, E-Scooter-Sharing-Angeboten, P+R-Plätze und Mobilitätssäulen, die die Mobilstation als eine solche erkenntlich machen.

Quartiersstationen befinden sich vor allem in vom ÖPNV unerschlossenen Gebieten, wie z.B. in Neubaugebieten. Sie vereinen Verkehrsangebote mit Serviceangeboten und dienen im Quartier ebenfalls als sog. „Begegnungsfläche“. Die Stationen müssen keine Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs enthalten und tragen die Funktion das Gebiet öffentlich an den ÖPNV anzubinden und weitere Mobilitätsangebote im Quartier zu schaffen. Der Ausstattungsfokus liegt auf dem Bike-Sharing, Car-Sharing, Lastenfahrrad-Sharing, Fahrradsammelstellen und Serviceangeboten wie z.B. Packstationen und Rad-Service-Punkten. Gleichzeitig soll sie als Begegnungsfläche wirken, was durch eine Attraktivierung des Aufenthaltes wie z.B. durch Parkbänke, Begrünung etc. geschaffen werden kann.

Satellitenstationen wirken erweiternd zur Erschließung der klassischen Mobilstation. Sie sind nicht unbedingt mit den öffentlichen Verkehren verknüpft, da durch sie ein Netz an Mobilstationen geschaffen wird. Von der Satellitenstation aus wird die erste Meile zur klassischen Mobilstation zurückgelegt, von der aus dann auf den ÖPNV bzw. SPNV umgestiegen wird. Durch die Vernetzung werden intermodale Wegekette gefördert und der Ablauf des Umstiegs verkürzt. Die Satellitenstationen ergeben vor allem im Zusammenhang mit Sharing-Produkten Sinn, da diese in stationsgebundenen Systemen eine hohe Vernetzung benötigen, um der Nachfrage der Nutzenden gerecht zu werden. Der Ausstattungsfokus liegt somit beim Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing und Car-Sharing.

Mobilitätsangebot	0-4 Punkte (LK) 0-3 Punkte (Stadt)	5-6 Punkte (LK) 4 Punkte (Stadt)	7-9 Punkte (LK) 5-6 Punkte (Stadt)	10-13 Punkte (LK) 7-9 Punkte (Stadt)
Fahrradbügel	+	+	+	+
Abschließbare Fahrrad-Box	o	+	+	+
P+R-Anlagen	o	o	+	+
Bike- & oder E-Scooter-Sharing	-	-	o	+
Car-Sharing	-	-	o	+
Mobilitätssäule	o	o	o	o

Tabelle 5-7: Empfehlung für die Ausstattung von Mobilitätsangeboten

Quelle: Eigene Darstellung.

Die bereits in Kapitel 4.4 gewählten und bewerteten Standorte sind an ÖPNV-Haltestellen ausgerichtet und daher überwiegend als klassische Mobilstationen zu verstehen, können gleichzeitig aber auch als Quartiersstation oder Bezugspunkt einer Satellitenstation dienen. Auf Basis der Ergebnisse aus der Nutzwertanalyse werden unterschiedliche Ausstattungsmerkmale empfohlen (siehe Tabelle 5-7). Die tatsächliche Ausstattung ist je nach Standortumgebung und baulichen Gegebenheiten individuell festzulegen. Eine Zuordnung der vorgeschlagenen Ausstattung zu den untersuchten Haltestellen ist Anlage 36 zu entnehmen.

5.2.4 Fahrzeuge & Dekarbonisierung

Stadt und Landkreis Heilbronn setzen sich folgende Ziele und Standards im Bereich der Fahrzeuge und Dekarbonisierung:

- Ausbau der fahrzeugseitigen Barrierefreiheit
- Erhöhung der fahrzeugseitigen Aufenthaltsqualität
- Reduktion der fahrzeugbedingten Schadstoffemissionen
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs

Stadt Heilbronn

Kern der fahrzeugseitigen Weiterentwicklung ist die Erneuerung des Betriebsleitsystems, welche die Voraussetzung zur Verbesserung von Echtzeitinformationen und Verkehrsdatenspeicherung darstellt. Die soll durch eine Ausstattung von Fahrzeugen mit automatischen Fahrgastzählssystemen ergänzt werden. Im Bereich der Barrierefreiheit hat die Stadt Heilbronn bereits fast alle Anforderungen erfüllt. Mit der Neubeschaffung von Fahrzeugen soll der Anteil optischer

Linienanzeigen weiter erhöht werden und der vermehrte Einsatz von Außenschwenschiebetüren bei Fahrzeugen mit mehreren Mehrzweckflächen forciert werden, um eine möglichst optimale Barrierefreiheit zu ermöglichen. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist dabei ebenfalls zu beachten. Diese lässt sich durch zusätzliche Komfortmerkmale erreichen. Zur Einhaltung des SaubFahrzeug-BeschG soll ein sukzessiver Umstieg auf umweltfreundliche Antriebe als Alternative zum konventionellen Dieselbus in den nächsten Jahren vollzogen werden. Um die betrieblichen Rahmenbedingungen weiterhin wirtschaftlich abbilden zu können, ist dabei eine Mischstrategie der am Markt befindlichen Antriebsarten zu erwägen. Auch die vermehrte Beschaffung von Gelenkbussen zur Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten insbesondere auf den Hauptlinien ist für die nächsten Jahre zu forcieren.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn ist die Weiterentwicklung der Fahrzeuge vor allem über die Neuvergabe von Linienbündeln vorzusehen. Damit lassen sich in Zukunft die Voraussetzungen für eine möglichst vollständige Barrierefreiheit schaffen. Ziel ist dabei der flächendeckende Einsatz von Fahrzeugen mit niederflurigem Einstieg, einer ergänzenden Einstiegshilfe sowie einer besseren Beleuchtung und Fahrgastinformation im Fahrzeug. Merkmale für die Grundausstattung sind moderne Sicherheits- und Assistenzsysteme, Vollklimatisierung, Mehrzweckflächen sowie optische und akustische Fahrgastinformationssysteme. Abweichungen von den beschriebenen Standards sollen nur in Ausnahmefällen möglich sein, z.B. bei reinen Verstärkerfahrzeugen im Schulverkehr.

Im Schnellbusverkehr und auf Linien mit höheren Fahrtstrecken sind gehobene Ausstattungsmerekmale vorzusehen: Dazu gehören eine Überlandbestuhlung, WLAN, USB-Steckdosen und Gepäckbereiche.

Darüber hinaus sollen die Fahrzeuge eine Fahrradmitnahme zu bestimmten Verkehrszeiten mit geringerer Nachfrage gewährleisten können. Ebenso wie im Heilbronner Stadtverkehr sind die Fahrzeuge mit Betriebsleitsystemen und Fahrgastzählssystemen auszustatten, die eine Erfassung, Dokumentation und Speicherung von Echtzeitdaten sowie eine Wiedergabe von Echtzeitinformationen ermöglichen. Im Bereich der Dekarbonisierung ist eine schrittweise Erhöhung der Anzahl umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu verfolgen. Der genaue Umsetzungsgrad ist dabei abhängig von den finanziellen Voraussetzungen sowie den örtlichen Gegebenheiten und der Betriebsplanung in den einzelnen Teilräumen. Die Dekarbonisierung kann sowohl über strengere Vorgaben zu Abgasnormen als auch den Einsatz sauberer Antriebe erfolgen. Dabei sind die Regelungen des SaubFahrzeug-BeschG zu beachten.

5.2.5 Optimierung der Infrastruktur

5.2.5.1 Haltestellen

Barrierefreiheit

Barrierefreie Haltestellen sind ein wesentlicher Bestandteil zur Förderung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsangebots. Die barrierefreie Gestaltung dieser Haltestellen verbessert die Mobilität aller Nutzergruppen des ÖPNV. Insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität profitieren von barrierefreien Haltestellen. Darüber hinaus trägt die Barrierefreiheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da breitere Gehwege zu übersichtlicheren Verkehrssituationen führen. Im Rahmen des Leitbilds der sozialen Stadt fördert die Barrierefreiheit die gesellschaftliche Teilhabe im öffentlichen Raum und die Inklusion von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Damit der Ausbau von barrierefreien Haltestellen koordiniert werden kann ist es von hoher Relevanz, die bestehenden Haltestellen sukzessive barrierefrei umzubauen.

Stadt Heilbronn

Um die Voraussetzungen der Barrierefreiheit für Haltestellen zu erreichen, folgen Aus- und Umbaumaßnahmen einer bestmöglichen Einhaltung der einschlägigen DIN-Normen sowie geltender Verkehrs- und Betriebsordnungen. Die Form des Haltestellenausbaus ist dabei in erster Linie von den örtlichen Gegebenheiten und der daraus resultierenden Machbarkeit abhängig. Bestehen an einer Haltestelle beengte Platzverhältnisse, kann – unter vorheriger Prüfung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen – auch eine Änderung der Haltestellenart (z.B. Umwandlung einer Busbucht in ein Haltestellenkap) zugunsten der besseren Umbaumöglichkeiten vorgenommen werden. Für die Gestaltung des städtischen Ausbauprogramms und die weiteren Belange der Barrierefreiheit ist der Inklusionsbeirat einzubinden. Eine Definition von Ausnahmen der Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 PBefG erfolgt im Rahmen des Ausbauprogramms anhand der örtlichen Gegebenheiten.

Grundsätzlich orientiert sich der Zeitpunkt für den Haltestellenausbau neben dem Zeitplan bereits geplanter Straßenbaumaßnahmen vor allem an der Art und Bedeutung der einzelnen Haltestellen. Die entsprechende Kategorisierung für den Ausbau und Ausstattung von Haltestellen folgt den Regelungen aus dem NVP 2013:

Kategorie A

wichtige Umsteigehaltestellen (Bahnhöfe, sonstige SPNV- und Stadtbahnhaltepunkte, zentrale Verknüpfungspunkte im Busliniennetz)

Kategorie B

Standardhaltestellen innerhalb bebauter Gebiete

Kategorie C

Standardhaltestellen außerhalb bebauter Gebiete

Da ein Großteil der Haltestellen in der Stadt der Kategorie B zugeordnet ist, wird diese detaillierter betrachtet: Zur Priorisierung des barrierefreien Ausbaus wurden sämtliche Haltestellen der Kategorie B im Stadtgebiet Heilbronn systematisch analysiert und bewertet. Die Bewertung der betreffenden Haltestellen dient der

Bildung von Unterkategorien innerhalb der Kategorie B. Ziel ist es, die Haltestellen in die Gruppen B1 und B2 unterteilen zu können. Haltestellen der Unterkategorie B1 sollen im Rahmen der Ausbauplanung vorrangig berücksichtigt werden. Die Bewertung erfolgte auf Grundlage der folgenden Kriterien:

- Fahrtenangebot:
Die Bewertung dieses Faktors basiert auf der Anzahl der verkehrenden Busse sowie der Frequenz der Abfahrten. Die Bewertungsskala reicht von 0 Punkten (geringstes Angebot) bis 7 Punkten (höchstes Angebot).
- Einwohnererschließung:
Hier wurde ermittelt, wie viele Personen im definierten Erschließungsradius der jeweiligen Haltestelle wohnen. Als Datengrundlage dienten die Bevölkerungszahlen des Zensus 2022. Auch hier erfolgt die Bewertung auf einer Skala von 0 (geringste erschlossene Einwohnerzahl) bis 7 Punkten (höchste erschlossene Einwohnerzahl).
- Points of Interest im Umfeld
Befinden sich relevante Einrichtungen oder Ziele des öffentlichen Interesses (z. B. Einzelhandel oder Freizeitzentren) in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle, wurden diese unabhängig von der Bewertung in die Kategorie B1 hochgestuft.

Die Gesamtbewertung einer Haltestelle ergibt sich aus der Summe der Punkte aller genannten Faktoren. Eine Zuordnung zur Kategorie B1 erfolgt ab einem Wert von 8 Punkten. Die Anzahl der untersuchten Haltestellen beträgt 190. Davon sind insgesamt 111 Haltestellen in der Unterkategorie B1 zugeordnet. Die restlichen 79 Haltestellen wurden als Kategorie B2 eingestuft. Eine detaillierte Auflistung der Bewertungsergebnisse ist in Anlage 37 enthalten. In Abbildung 5-5 ist eine kartografische Darstellung aller Haltestellen in der Stadt Heilbronn nach ihrer jeweiligen Kategorisierung visualisiert.

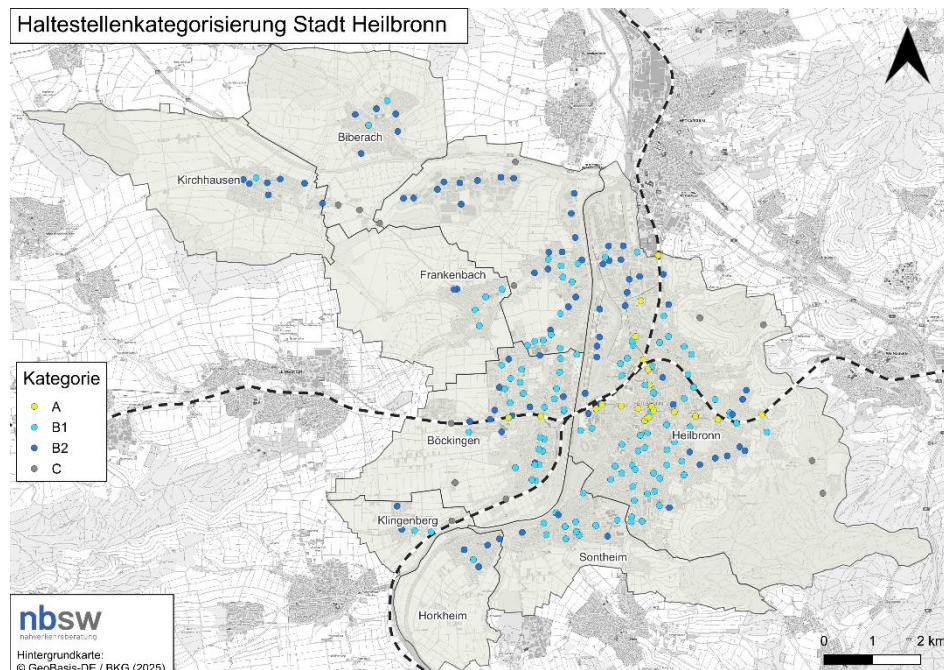


Abbildung 5-5: Haltestellenkategorisierung in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Ein weiteres wichtiges Kriterium zur Priorisierung von Haltestellen sind die jeweiligen Ein- und Aussteigerzahlen, für die derzeit keine Daten vorliegen. Die Kategorisierung soll perspektivisch um dieses Kriterium fortgeschrieben werden, sobald die technischen Voraussetzungen zur Erfassung der Fahrgastzahlen bestehen.

Landkreis Heilbronn

Im Landkreis Heilbronn wurde im Mai 2021 ein Generalbarriereplan für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen entwickelt. Dieser Plan enthält sowohl Informationen zur Förderung durch das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (kurz: LGVFG) des Landes Baden-Württemberg als auch eine Priorisierung von Haltestellen innerhalb der Gemarkungsgrenzen auf kommunaler Ebene. Zudem sind allgemeine Informationen zur Ausführung der Barrierefreiheit und Musterhaltestellen enthalten.

Im Generalentwicklungsplan sind ebenfalls drei Kategorien bei der Priorisierung des barrierefreien Ausbaus festgehalten:

Kategorie	Beschreibung
Priorität A	Grundsätzlich ist jede zentrale Haltestelle aus jedem Gemeindegebiet bzw. jedem Ortsteil in dieser Kategorie. Zusätzlich zu den zentralen Haltestellen werden Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen mit Daseinsvorsorge (Einrichtungen für die Gesundheit der Bürger, Einrichtungen für Senioren, öffentliche Einrichtungen, sowie wichtige Umsteigehaltestellen) hier eingeordnet.
Priorität B	Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu bebauten Gebieten
Priorität C	Alle Haltestellen die weder Priorität A noch Priorität B sind

Tabelle 5-8: Kategorisierung der Haltestellen aus dem Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn

Quelle: Landkreis Heilbronn, 2021b.

Im Allgemeinen sollte der barrierefreie Ausbau von Haltestellen bei Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen stets berücksichtigt werden. Allerdings ist ein Ausbau nicht für jede Haltestelle durchführbar. Wenn der Ausbau baulich nicht umsetzbar ist, beispielsweise aufgrund zu schmaler Gehwege, zu hoher Bordsteinhöhen (und damit zu steiler Gehwege), Parkierung von Pkw-Stellplätzen oder einem zu engen Straßenquerschnitt, sollte der barrierefreie Ausbau in solchen Fällen nicht priorisiert werden. Auch bei eigentumsrechtlichen Einwänden, beispielsweise bei Einfahrten oder Privatgrundstücken, sollten diese Haltestellen nicht vorrangig umgebaut werden.

Darüber hinaus ist die Frequentierung sowohl im Hinblick auf die Fahrgastzahlen als auch das Fahrtenangebot bei der Priorisierung des Ausbaus ein wichtiger Faktor. Wenn eine Haltestelle eine zu niedrige Fahrtenanzahl aufweist oder die Fahrgastzahlen einen barrierefreien Ausbau nicht rechtfertigen, ist der Umbau einer Haltestelle nur perspektivisch weiter zu verfolgen.

Für die Präzisierung der beschriebenen Standards, eine Entwicklung weiterer Richtlinien zur Barrierefreiheit sowie die Definition möglicher Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 PBefG ist eine Fortschreibung des Generalbarriereplans in den nächsten Jahren vorgesehen.

Haltestellenausstattung

Die Ausstattung der einzelnen Haltestellen sollte sich an deren verkehrlicher Bedeutung orientieren und dabei die definierten Haltestellenkategorien für Stadt und Landkreis berücksichtigen. Besonderes Augenmerk ist auf Haltestellen zu legen, die vorrangig dem Ein- oder Ausstieg dienen, da die Verweildauer der Fahrgäste maßgeblich von dieser Nutzung abhängt.

Bei Haltestellen, die überwiegend für den Ausstieg genutzt werden, sollte die Ausstattung entsprechend ihrer primären Funktion gestaltet sein. Die Potenzialanalyse zeigt insbesondere im Bereich der Fahrgastinformation ein erhebliches Verbesserungspotenzial auf, das mit den im Folgenden neu definierten Standards umgesetzt werden soll.

Im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung kann es sinnvoll sein, Umbaumaßnahmen mit Begrünungsmaßnahmen zu kombinieren. Die Begrünung von Bushaltestellen bietet zahlreiche Vorteile, die sowohl für die Umwelt als auch für die Lebensqualität der Bürger von Bedeutung sind. Eine Dachbegrünung schafft Lebensraum für Insekten wie Bienen und Hummeln und erhöht somit die Artenvielfalt in urbanen und suburbanen Gebieten. Die Förderung der Biodiversität trägt somit zu den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen bei.

Ein weiterer Vorteil der Begrünung ist die Speicherung von Regenwasser. Angesichts der zunehmenden Häufigkeit von Starkregenereignissen können die Pflanzen und das Substrat einer begrünten Haltestelle das Regenwasser besser speichern und den Abfluss verzögern. Dadurch wird das Entwässerungssystem weniger belastet und die Gefahr von Überschwemmungen reduziert.

Darüber hinaus hat eine begrünte Haltestelle einen positiven Einfluss auf die Luftqualität und das Mikroklima. Die Pflanzen binden Feinstaub und andere Schadstoffe und haben gleichzeitig, insbesondere an heißen Tagen, eine kühlende Wirkung auf das Mikroklima. Begrünte Haltestellen tragen auch zur Aufwertung des Stadtbildes bei und leisten einen Beitrag zur Reduktion von Lärmemissionen sowie zur Stressreduktion bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Im Folgenden werden die einzelnen Ausstattungsmerkmale für Stadt und Landkreis näher dargestellt (vgl. Tabelle 5-9, Tabelle 5-10, Tabelle 5-11 und Tabelle 5-12).

Haltestellenausstattung in der Stadt

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der Stadt Heilbronn)	Kategorie A	Kategorie B		Kategorie C
		B1	B2	
Aufenthaltskomfort				
Wartefläche komplett gepflastert/befestigt	X	X		(X)
Barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau / Neubau)	X	X		(X)
Barrierefreier Zugang: Taktile Leitelemente (bei Umbau / Neubau)	X	X		(X)
Beleuchtung (Minimum: Straßenlaternen)	X	X		(X)
Wetterschutteinrichtung (mind. Überdachung)	X	X*		
Sitzgelegenheit	X	X*		(X)
Abfallbehälter	X	(X)		(X)
Systemverknüpfung				
Kiss+Ride-Haltezone (nach Erfordernis und Platzverfügbarkeit)	(X)			
Bike+Ride-Anlage (nach Erfordernis und Platzverfügbarkeit)	(X)	(X)		
Taxi-Stellplätze (nach Erfordernis und Platzverfügbarkeit)	(X)			

X = muss vorhanden sein

(X) = nur bei besonderem Bedarf

X* = nur in Richtungshaltestellen, die überwiegend/ausschließlich dem Einstieg dienen

Tabelle 5-9: Empfehlung zur Haltestellenausstattung in der Stadt (verantwortlich: Stadt)

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an NVP Heilbronn (2013).

Ausstattungsmerkmal (In Verantwortung der Verkehrsunternehmen)	Kategorie A	Kategorie B		Kategorie C
		B1	B2	
Grundausrüstung				
Haltestellenschild nach StVO	X	X		X
Haltestellenname	X	X		X
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X		X
Linien- und Fahrplaninformationen				
Liniennummer	X	X		X
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X		X

Ausstattungsmerkmal (In Verantwortung der Verkehrsunternehmen)	Kategorie A	Kategorie B		Kategorie C
		B1	B2	
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X		X
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X		X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X		X
Tarifinformation	X	X		X**
Hinweis auf Info-Telefon	X	X		X
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X	X*	(X)	
Weitere Informationen				
Linienetzpläne	X	X	(X)	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	
Fahrpläne für Regionalverkehr Bahn/Bus	X	X	(X)	

X = muss vorhanden sein

(X) = nur bei besonderem Bedarf

X* = nur in Richtungshaltestellen, die überwiegend/ausschließlich dem Einstieg dienen

X** = Verweis auf Tarifinformationen über QR-Code etc. möglich

Tabelle 5-10: Empfehlung zur Haltestellenausstattung in der Stadt (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an NVP Heilbronn (2013).

Haltestellenausstattung im Landkreis

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der Kommunen)	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Aufenthaltskomfort			
Wartefläche komplett gepflastert/befestigt	X	X	(X)
Barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau / Neubau)	X	X	(X)
Barrierefreier Zugang: Taktile Leitelemente (bei Umbau / Neubau)	X	X	(X)
Beleuchtung (Minimum: Straßenlaterne)	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung (mind. Überdachung)	X	X*	
Sitzgelegenheit	X	X*	(X)
Abfallbehälter	X	(X)	(X)
Systemverknüpfung			
Kiss+Ride-Haltezone (nach Erfordernis und	(X)		

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der Kommunen)	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Platzverfügbarkeit)			
Bike+Ride-Anlage (nach Erfordernis und Platzverfügbarkeit)	(X)		
Taxi-Stellplätze (nach Erfordernis und Platzverfügbarkeit)	(X)		

X = muss vorhanden sein (X) = nur bei besonderem Bedarf

X* = nur in Richtungshaltestellen, die überwiegend/ausschließlich dem Einstieg dienen

Tabelle 5-11: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Landkreis (verantwortlich: Kommunen)

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an NVP Heilbronn (2013).

Ausstattungsmerkmal (In Verantwortung der Verkehrsunternehmen)	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Grundausstattung			
Haltestellenschild nach StVO	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X	X
Linien- und Fahrplaninformationen			
Liniennummer	X	X	X
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	X
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X	X
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X	X
Tarfinformation	X	X	X**
Hinweis auf Info-Telefon	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X	(X)	
Weitere Informationen			
Linienetzpläne	X	(X)	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	(X)	
Fahrpläne für Regionalverkehr Bahn/Bus	X	(X)	

X = muss vorhanden sein (X) = nur bei besonderem Bedarf

X** = Verweis auf Tarfinformationen über QR-Code etc. möglich

Tabelle 5-12: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Landkreis (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an NVP Heilbronn (2013).

5.2.5.2 Verkehrsinfrastruktur

Push- und Pull-Maßnahmen sind zentrale Strategien zur Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Pull-Maßnahmen zielen darauf ab, die Nutzung des ÖPNV attraktiver als den MIV zu gestalten. Die folgenden Maßnahmen können als Pull-Maßnahmen betrachtet werden:

- ▶ Optimierung bestehender Busspuren
- ▶ Errichtung zusätzlicher Busspuren
- ▶ Rückbau von Haltebuchten
- ▶ Verbesserung der Lichtsignalanlagen-Bevorrechtigung in der Stadt Heilbronn für Stadt- und Regionalbusse
- ▶ Kompensationsmaßnahmen bei Einführung neuer Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zusätzlichen Knotenpunkten

Push-Maßnahmen hingegen zielen darauf ab, den MIV weniger attraktiv zu machen und dadurch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern. Als Push-Maßnahmen können die folgenden Aspekte festgehalten werden:

- ▶ Umwidmung von Pkw-Spuren und/oder Parkraum
- ▶ Errichtung von Haltestellenkaps

Die effektivste Strategie zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Städten und Kommunen ist eine Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen. Durch die gleichzeitige Einschränkung des MIV und die Verbesserung der Alternativen kann eine Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Für die Weiterentwicklung des ÖPNV sollen in Stadt und Landkreis Heilbronn die Möglichkeiten zur Umsetzung von lokalen Push- und Pull-Maßnahmen evaluiert werden.

5.2.6 Mobilitätsmanagement

Akteure des ÖPNV

Die Zusammenarbeit zwischen Politik, Aufgabenträger, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen ist von entscheidender Bedeutung, um nachhaltige Verkehrskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Eine enge Zusammenarbeit ermöglicht eine effiziente Nutzung von Ressourcen, eine Optimierung der Verkehrsflüsse und eine Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Durch eine intensive Zusammenarbeit bei der Planung und Koordination können Verkehrsangebote zielgenauer auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt werden. Dies führt zu einer höheren Akzeptanz und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Um dies zu erreichen, wird eine regelmäßige Beteiligung der Akteure forciert, um auch auf örtliche Erfordernisse zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots eingehen zu können.

Bürgerinnen und Bürger

Auch für die Bürgerinnen und Bürger spielt ein effektives Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle. Die bisher ergriffenen Maßnahmen wie beispielsweise die Ansprache und Information von Neubürgerinnen und -bürgern sollen fortgeführt werden. Die Öffentlichkeit ist transparent über die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität zu informieren. Stadt und Landkreis möchten hierfür als regionaler Ansprechpartner der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

Gewerbetreibende

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet die Möglichkeit, gezielt auf die Mobilitätsbedürfnisse von Unternehmen und deren Mitarbeitenden in der Region einzugehen. Die Zusammenarbeit von Arbeitgebern und Aufgabenträger ist insbesondere im Wirtschaftsraum Heilbronn von zentraler Bedeutung. Die verstärkte Kooperation mit den Gewerbetreibenden soll ermöglichen, Verkehrsangebot und -nachfrage optimal aufeinander abzustimmen.

Bildungseinrichtungen

Bildungseinrichtungen leisten einen Beitrag zum Mobilitätsmanagement, indem sie mit Verwaltungen und lokalen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten. Da die Schulen und Hochschulen einen signifikanten Anteil an den Nutzerzahlen des ÖPNV darstellen, ist es essenziell, die Bildungseinrichtungen im Landkreis Heilbronn in das Mobilitätsmanagement miteinzubeziehen. Durch den regelmäßigen Austausch mit den lokalen Bildungseinrichtungen soll das Verkehrsangebot in Stadt und Landkreis den zukünftigen Belangen der (Hoch-)Schulstandorte in verträglicher Weise weiter Rechnung tragen.

5.2.7 Digitalisierung und Kommunikation

Ausgehend von der in Kapitel 4 durchgeführten Potenzialanalyse ergeben sich vier Unterziele im Bereich Digitalisierung und Kommunikation:

- Vereinfachung des Systems ÖPNV aus Fahrgastsicht
- Ausbau digitaler Fahrgastinformation
- Einführung eines Verkehrsdatenmanagements
- Förderung alternativer Verkehrsformen

Diese Unterziele adressieren wesentliche Handlungsfelder zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit, Effizienz und Zukunftsfähigkeit des Systems. Für jedes Unterziel werden im Folgenden definierte Standards formuliert, die eine Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung bilden.

Vereinfachung des Systems ÖPNV aus Fahrgastsicht

Der Zugang zum ÖPNV soll intuitiver, transparenter und möglichst barrierefrei gestaltet werden. Eine vereinfachte Struktur und klare Kommunikation senken die Nutzungshürden – insbesondere für Gelegenheitsnutzende und neue Zielgruppen.

Netzgestaltung: Einführung einer hierarchischen Netzstruktur mit klarer Unterscheidung zwischen Haupt-, Neben- und On-Demand-Linien sowie Ausbau zentraler Knotenpunkte zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger.

Liniengestaltung: Möglichst einheitliche Linienführungen und Vertaktung des ÖPNV-Angebots.

Zugang zum ÖPNV: Einheitliches Branding im On-Demand-System, klare Beschilderungen an Fahrzeugen und Haltestellen sowie Kenntlichmachung von betrieblichen Durchbindungen.

Tarif & Vertrieb: Vereinfachung der Tarifstruktur, Ausbau bargeldloser Bezahlungsmöglichkeiten, papierloses Fahren (Check-In/Check-Out), Einführung einer nutzerfreundlichen Mobilitäts-App.

Barrierefreiheit: Durchgängige barrierefreie Infrastruktur (z. B. angepasste Automaten, taktile Leitsysteme), inklusive Informationsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen. Sensibilisierung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen: Dazu gehört ein adäquates Befahren der Haltestelle sowie die Vermeidung eines zu schnellen und ruckartigen Anfahrens bzw. Bremsens, sofern dieses nicht aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist. Verstöße gegen diese Richtlinien können von Seiten der Aufgabenträger ggf. sanktioniert werden.

Kommunikationspolitik: Verstärkte Nutzerkommunikation durch zielgruppenrechte Informationen sowie Vermarktung von Angeboten (z. B. Buddy).

Ausbau digitaler Fahrgastinformation

Fahrgäste sollen jederzeit verlässliche Informationen in Echtzeit erhalten – sowohl vor als auch während der Fahrt.

Haltestelleninfrastruktur: Ausstattung nach Priorisierung (z. B. Knotenpunkte mit hoher Umsteigerate) mit digitalen Anzeigetafeln, die Informationen zum Angebot bereitstellen.

Fahrzeuge: Durchsagen und Anzeigen zu Betriebslage und Anschlüssen bei Störungen, Integration digitaler Echtzeit-Informationssysteme im Fahrzeug.

Echtzeitdaten: Flächendeckende Anzeige aktueller Abfahrts- und Anschlusszeiten in App und Fahrzeugen. Standardisierte Datenformate zur Interoperabilität mit Drittanbietern und Apps.

Informationssicherheit und -qualität: Klare Regeln für die Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit digitaler Informationen und Buchungsanwendungen im Sinne des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes.

Einführung eines Verkehrsdatenmanagements

Aufbau eines ganzheitlichen, digitalen Systems zur Erhebung, Verarbeitung und Analyse von Echtzeit- und Fahrgastdaten. Dies schafft die Grundlage für datenbasierte Planung und Steuerung des ÖPNV.

Technische Ausstattung: Ausstattung der Busse mit GPS-Ortung, Onboard-Computern und automatisierten Fahrgastzählsystemen.

Datenübertragung: Echtzeitübermittlung an eine zentrale Leitstelle über leistungsfähige Netze (LTE/5G).

Datenverarbeitung: Speicherung der Daten für mindestens 12 Monate, kontinuierliche Qualitätskontrolle, standardisierte Formate zur Weiterverarbeitung.

Fahrgastzählung: Erfassung von Ein-/Ausstiegen über Sensorik; ergänzend zur Nutzung durch Planungsbehörden systematische Auswertung und Rückmeldung an Verkehrsunternehmen.

Monitoring & Kooperation: Aufbau gemeinsamer Analyseprozesse zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Optimierung von Angebot und Betrieb.

Förderung alternativer Verkehrsformen

Ergänzende, innovative Mobilitätslösungen sollen zur Stärkung eines flexiblen und nachhaltigen ÖPNV beitragen.

On-Demand-Verkehr: Ausbau app-gestützter Dispositionssysteme, Harmonisierung bestehender Angebote.

Sharing-Angebote: Förderung von Mitfahrplattformen und betrieblichem Mobilitätsmanagement (z. B. für Unternehmen).

Pionierprojekte: Modellversuche mit zukunftsweisenden Technologien.

Integration: Nahtloser Anschluss an bestehende ÖPNV-Strukturen und barrierefreie Gestaltung.

5.3 Zusammenfassung

Kapitel 5: Ziele und Standards für den Nahverkehr

Stadt und Landkreis möchten ihren Nahverkehr zukunftsfest weiterentwickeln, um folgende Leitziele zu erreichen:

- ▶ Reduktion des Kfz-Verkehrs
- ▶ Attraktivierung des ÖPNV-Angebots
- ▶ Förderung umweltfreundlicher Mobilität im Berufsverkehr
- ▶ Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen
- ▶ Stärkung sozialer Teilhabe
- ▶ Weiterentwicklung datenbasierter Verkehrsplanung und Fahrgastinformation

Hierfür sind die rechtlichen und konzeptionellen Rahmenbedingungen, aber auch insbesondere wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Grundlage zur Realisierung der einzelnen Punkte bilden weitere Unterziele und Standards, die für die einzelnen Handlungsfelder festgelegt wurden:

- ▶ Stärkung, Schärfung und Abstimmung der einzelnen Nahverkehrsprodukte
- ▶ Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem flächendeckend attraktiven Angebot: Ausbau starker Achsen und Einführung von Bedarfsverkehr zu Zeiten und in Gebieten mit geringer Nachfrage und bei geringer Erschließung
- ▶ Regelungen für die Standortwahl zur Errichtung und Erweiterung von Mobilstationen
- ▶ Verbesserung der Barrierefreiheit durch neue Standards zum Haltestellenausbau und bei den Fahrzeuganforderungen
- ▶ Sukzessive Einführung umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe
- ▶ Vereinfachte Nutzbarkeit nachhaltiger Mobilitätsangebote in den Bereichen Angebotsgestaltung, Infrastruktur, Technik, Information und Tarif
- ▶ Erhebung, Dokumentation und Verwendung von Echtzeit-Verkehrsdaten für Fahrgastinformation und Angebotsplanung
- ▶ Stärkere Beteiligung der lokalen Nahverkehrsakteure
- ▶ Förderung von Innovationen und Trends im Bereich Mobilität

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Maßnahmenentwicklung und Bewertungskriterien

Die Durchführung einer Nutzwertanalyse ermöglicht eine systematische Bewertung des erwarteten Nutzens verschiedener Maßnahmen und unterstützt somit eine fundierte Einschätzung ihrer Umsetzbarkeit. Grundlage dieser Analyse ist ein einheitliches Bewertungssystem, das auf klar definierten Kriterien basiert. Sämtliche identifizierten Handlungserfordernisse sowie vorgeschlagene Maßnahmen werden nach denselben Maßstäben beurteilt. Dies gewährleistet eine hohe Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Handlungsoptionen.

Im Rahmen der Bewertung werden mehrere objektive Faktoren berücksichtigt, darunter insbesondere der finanzielle und betriebliche Aufwand sowie potenzielle Umsetzungshemmnisse. Die standardisierte Vorgehensweise erlaubt es, Maßnahmen direkt miteinander zu vergleichen und ihre jeweiligen Vor- und Nachteile transparent darzustellen.

Auf Basis der Analyseergebnisse können die Maßnahmen anschließend priorisiert werden, etwa nach Dringlichkeit, zeitlichem Umsetzungshorizont oder ihrer Relevanz für bestimmte Szenarien. Dies schafft eine belastbare Entscheidungsgrundlage für die strategische Planung und Umsetzung auf kommunaler Ebene.

Im Rahmen der Steuerung der Maßnahmenumsetzung erfolgt eine Einteilung in vier Prioritätsstufen. Diese Differenzierung ermöglicht eine zielgerichtete und effiziente Umsetzung der Maßnahmen entsprechend ihrer Dringlichkeit und Relevanz:

- ▶ Hohe Priorität
- ▶ Mittlere Priorität
- ▶ Geringe Priorität
- ▶ Keine Umsetzung

Die zur Evaluierung herangezogenen Maßnahmen stammen von unterschiedlichen Akteuren bzw. diversen Quellen. Zum einen wurden bestehende Schwachstellen berücksichtigt, die bereits im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013 identifiziert wurden. Ergänzend flossen Erkenntnisse aus einer vorbereitenden Untersuchung zum aktuellen Nahverkehrsplan ein. Darüber hinaus brachten sowohl die Stadt Heilbronn als auch der Landkreis gezielte Prüfaufträge in den Prozess ein.

Weitere Maßnahmenvorschläge wurden durch eine Analyse der Erreichbarkeit von Wohn- und Gewerbegebieten abgeleitet. Zusätzlich wurden Mobilfunkdaten ausgewertet, um potenzielle Optimierungsbedarfe im Verkehrsnetz zu identifizieren. Auch die Bevölkerung war aktiv in den Planungsprozess eingebunden: Zum einen über die Online-Beteiligung zum anderen über schriftliche Befragungen von Kommunen, Nachbarkreisen und Gewerbetreibenden. In den Teilraumgesprächen, die im Februar und März 2025 stattfanden, wurden im Dialog zwischen Interessensvertretungen, Politik und Bürgerschaft weitere Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Die Gesamtheit der eingegangenen Maßnahmenvorschläge wurde anhand zweier Bewertungssystematiken analysiert. Maßnahmen, die das Verkehrsangebot betreffen, wurden mittels einer quantitativen Nutzwertanalyse bewertet. Vorschläge, bei denen eine quantitative Bewertung nicht zielführend ist, etwa in den Bereichen Fahrzeugausstattung, Haltestelleninfrastruktur, Marketing, Tarifsysteme, Zuverlässigkeit oder Fahrgastinformation, wurden qualitativ beurteilt. Dabei standen insbesondere das Wirkungspotenzial, die Umsetzbarkeit sowie der finanzielle Aufwand im Fokus der Bewertung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Zuordnung der Maßnahmen auf Basis der Gesamtpunktzahl in den jeweiligen Bewertungskategorien erfolgt. Die schematische Einordnung in vier Prioritätskategorien ist in Abbildung 6-1 visualisiert.

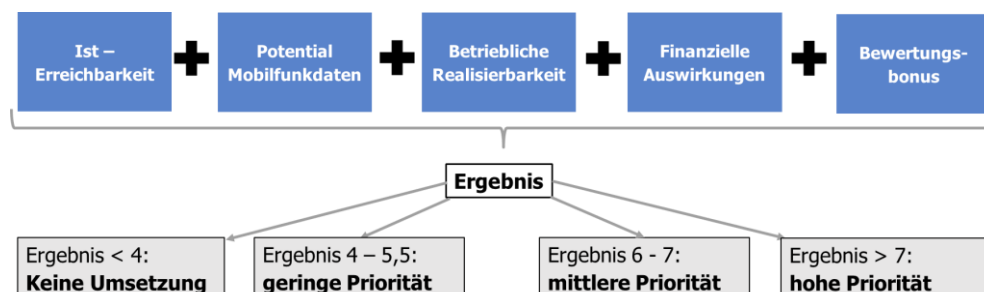


Abbildung 6-1: Bewertungskategorien der Maßnahmenvorschläge zum Verkehrsangebot

Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt wurden 446 Maßnahmenvorschläge zum Verkehrsangebot eingereicht. Davon wurden 163 Maßnahmen im Rahmen von Vorgesprächen als nicht weiter prüfungsrelevant eingestuft und der Kategorie „Keine Umsetzung“ zugeordnet. Die verbleibenden 283 Maßnahmen wurden einer detaillierten Bewertung unterzogen und wie folgt priorisiert:

- ▶ Hohe Priorität: 30 Maßnahmen
- ▶ Mittlere Priorität: 79 Maßnahmen
- ▶ Geringe Priorität: 95 Maßnahmen
- ▶ Keine Umsetzung: 242 Maßnahmen

Dies bedeutet, dass insgesamt 283 Maßnahmen systematisch analysiert und priorisiert wurden.

Für die sonstigen Maßnahmen, die nicht das Verkehrsangebot betreffen, wurden die Bewertungskriterien abgewandelt, indem das Potenzial zur Fahrgastverlagerung anstelle der Mobilfunkdaten untersucht wurde (vgl. Abbildung 6-2).

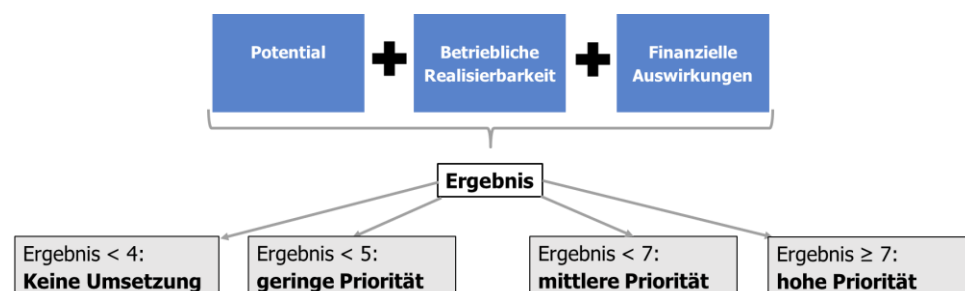


Abbildung 6-2: Bewertungskategorien der sonstigen Maßnahmenvorschläge

Quelle: Eigene Darstellung.

Bei den sonstigen Maßnahmen wurden 230 Maßnahmenvorschläge zum Verkehrsangebot eingereicht. Davon wurden 63 Maßnahmen als nicht relevant für den NVP eingestuft, weitere 85 wurden bereits für die Standards in Kapitel 5 berücksichtigt. Die verbleibenden 82 Maßnahmen wurden einer detaillierten Bewertung unterzogen und wie folgt priorisiert:

- ▶ Hohe Priorität: 32 Maßnahmen
- ▶ Mittlere Priorität: 28 Maßnahmen
- ▶ Geringe Priorität: 18 Maßnahmen
- ▶ Keine Umsetzung: 4 Maßnahmen

6.2 ÖPNV-Angebot

Im Folgenden sind die auf Basis der Nutzwertanalyse empfohlenen Maßnahmen aufgeführt, für die eine hohe oder mittlere Priorität ermittelt wurde. Diese sind in Steckbriefen dargestellt, welche neben den Bewertungsergebnissen auch die Herkunft des Maßnahmenvorschlags sowie eine detaillierte Beschreibung und Begründung enthalten. Bei Maßnahmen, die eine Änderung des Verkehrsangebots vorsehen, wird zudem der geschätzte Mehraufwand pro Jahr angegeben, sofern dies abgeschätzt werden kann.

Eine Übersicht aller Maßnahmenvorschläge und deren gutachterlicher Bewertung sind Anlage 38 und Anlage 39 zu entnehmen. Die Übersicht umfasst auch die Maßnahmen, für die eine geringe Priorität oder keine Umsetzung empfohlen wird. Die einzelnen Maßnahmen sind in Anlage 40 detailliert dargestellt.

6.2.1 Maßnahmen Stadt Heilbronn

6.2.1.1 Einzelmaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
1.1	Urbane Seilbahn HN	hoch	9,5
1.2	Linie 13 (Allee Post - Westfriedhof): Erweiterung des Fahrtenangebot im Zuge des Neubaugebietes "Im Längelter" an Sonn- und Feiertagen	hoch	8,0
1.3	Linie 8 (Böllinger Höfe - Hbf): Bessere Erschließung Industriegebiet Nord und Zukunftspark Nord	hoch	7,0
1.4	Linie 10 (Hoover-Siedlung - Schanz Süd): Ausbau des Fahrtenangebots in der Schwachverkehrszeit	hoch	7,0
1.5	Linie 61 (Kirchhausen - Flein): Einrichtung einer zusätzlichen Spätfahrt	hoch	7,0
1.6	Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten auf den Hauptlinien	hoch	7,0
1.7	Linie 41 (Sontheim - Schanz Süd): zusätzliche Haltestelle am Klinikum in der Saarlandstraße	mittel	6,5

1.8	Ausweitung der Betriebszeiten auf den Hauptlinien unter der Woche	mittel	6,5
1.9	Ausweitung der Betriebszeiten auf allen Linien bis 24 Uhr	mittel	6,0
1.10	Linie 11 (Badener Hof - Schickhardtstraße): Ausbau des Fahrtenangebots	mittel	5,5
1.11	Direkte ÖPNV-Bedienung zwischen Hbf und Bildungscampus	mittel	5,5

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
	Sonstige Maßnahmen

6.2.1.2 Linienübergreifende Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
2.1	Umsetzung des definierten Zielnetzes		
2.2	Anbindung des IPAI		

	Linienübergreifende Maßnahmen
--	-------------------------------

Umsetzung des definierten Zielnetzes

Das Fahrtenangebot in der Stadt Heilbronn soll in den nächsten Jahren sukzessive ergänzt werden, um den in Kapitel 5.2.1.1 definierten Endzustand zu erreichen. Mithilfe von Einzelmaßnahmen sollen die beschriebenen Standards in den Bereichen

- ▶ Erschließungsqualität (Kapitel 5.2.1.1)
- ▶ Bedienungsqualität (Kapitel 5.2.1.2)
- ▶ Verbindungsqualität (Kapitel 5.2.1.3)

weitestgehend umgesetzt werden.

Die Erfüllung dieser Ziele und Standards erfolgt durch

- ▶ die Errichtung zusätzlicher Haltestellen und Mobilstationen
- ▶ die Ausweitung von Bedienungszeiträumen, Fahrtenhäufigkeiten und dem Schließen von Taktlücken
- ▶ die Einführung neuer Verbindungen.

Anbindung des IPAI

Wie in den Kapiteln 3 und 4 beschrieben, ist aufgrund des geplanten IPAI-Standorts perspektivisch eine stark wachsende Verkehrsnachfrage zwischen dem Industriegebiet Neckarau und dem Industriepark Böllinger Höfe zu erwarten. Dabei ist größtenteils von induziertem Verkehr auszugehen, der auch insbesondere innerhalb des Stadtgebiets prognostiziert wird. Für die Anbindung des IPAI-Gebiets an die Heilbronner Innenstadt ist daher ein Konzept zu entwickeln, welches den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen in den nächsten Jahren Rechnung trägt.

Neben einer zusätzlichen Anbindung durch Stadt- und Regionalbusse ist zu

erörtern, inwiefern alternative Verkehrsangebote eingesetzt werden können, die mehr Fahrgastkapazität und Flexibilität bieten. Auf Basis aktueller Planungen steht hierfür insbesondere die mögliche Errichtung einer Seilbahn im Vordergrund. Auch eine Verlängerung in den Industriepark Böllinger Höfe soll dabei als Verlängerungsoption für die weitere Planung miteinbezogen werden.

6.2.2 Maßnahmen Landkreis Heilbronn

Die Maßnahmen für den Landkreis Heilbronn sind im Folgenden analog dargestellt. Eine Abschätzung des aus den Einzelmaßnahmen resultierenden finanziellen Mehraufwandes ist Anlage 41 zu entnehmen. Die Angleichung des Bestandsangebots an die in Kapitel 5.2.1 definierten Bedienungsstandards erfolgte bereits über die Neuvergaben in mehreren Teilräumen und soll in den nächsten Jahren nach Auslaufen der Liniengenehmigungen flächendeckend umgesetzt werden.

ÖPNV Angebot

6.2.2.1 Erschließungsqualität

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
1.1.1	Bessere Erschließung der Gewerbegebiete Trendpark in Neckarsulm und künftig Straßenäcker in Erlenbach	hoch	7,0
1.1.2	Ausweitung Bedienung Obersulm-Eschenau Friedhof	hoch	7,0
1.1.3	Linie 625 (Neuenstadt - Bad Friedrichshall): Änderung Linienweg Oedheim/Degmarn	hoch	7,0
1.1.4	Anbindung Gewerbegebiete Krebsbaum und Berg in Bad Rappenau-Bonfeld	mittel	6,5
1.1.5	Anbindung Gewerbegebiet Neuwiesen in Lehrensteinsfeld	mittel	6,5
1.1.6	Anbindung Gewerbegebiet Untereisesheim	mittel	6,5
1.1.7	Anbindung Josef-Schwarz-Schule in Erlenbach	mittel	6,5
1.1.8	Anbindung Gewerbegebiet Otto-Neumeister-Straße Neuenstadt	mittel	6,5
1.1.9	Bessere Anbindung Bahnhof Bad Wimpfen - Innenstadt	mittel	6,5
1.1.10	Anbindung Gewerbegebiet in Eppingen-Adelshofen	mittel	6,0
1.1.11	Anbindung Gewerbegebiet Mührigweg in Siegelbach	mittel	6,0

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
--	-------------------------------

6.2.2.2 Bedienungsqualität

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
1.2.1	Linie 664 (Brackenheim - Hausen - Lauffen): Ausweitung des Fahrtenangebots	hoch	9,0
1.2.2	Linie 667 (Brackenheim - Meimsheim - Lauffen): Ausweitung des Fahrtenangebots	hoch	8,5
1.2.3	Linie 625 (Bad Friedrichshall - Neuenstadt): Ausweitung des Fahrtenangebots	hoch	7,5
1.2.4	Linie 636 (Rundverkehr Obersulm): Ausweitung des Fahrtenangebots	hoch	7,0
1.2.5	Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten auf den Hauptlinien	hoch	7,0
1.2.6	Linie 624 (Neuenstadt - Neckarsulm): Zusätzliche Frühfahrt an Sonn- und Feiertagen	mittel	6,5
1.2.7	Linie 661 (Ochsenburg - Brackenheim - Heilbronn): Mehr Fahrten im Spätverkehr	mittel	6,5
1.2.8	Linie 686 (Gemmingen - Kirchartd): Ausweitung Fahrtenangebot Sonn- und Feiertage	mittel	6,5
1.2.9	Anbindung Gewerbegebiet Talstraße in Brackenheim-Stockheim	mittel	6,0
1.2.10	Anbindung Gewerbegebiet Goppengrund in Langenbeutungen	mittel	6,0
1.2.11	Stärkung der Relation Löwenstein-Obersulm	mittel	6,0
1.2.12	Linie 623 (Neuenstadt - Brettach - Neu-deck): Mehr Fahrten an Samstagen von Langenbeutungen	mittel	6,0
1.2.13	Linie 627 (Neuenstadt - Öhringen): Ausweitung der Bedienungszeiten auf das Wochenende	mittel	6,0
1.2.14	Linie 651 (Heilbronn - Neckarwestheim - Lauffen): Zusätzliche Fahrten am Abend zwischen Talheim und Lauffen	mittel	6,0
1.2.15	Linie 651: Zusätzliche Fahrten am Wochenende zwischen Talheim und Lauffen	mittel	6,0
1.2.16	Linie 632 (Lehrensteinsfeld - Ellhofen): Ausbau des Fahrtenangebots	mittel	6,0
1.2.17	Öffnung von Leerfahrten zwischen Brackenheim und Ochsenburg	mittel	6,0

 Maßnahmen zum Verkehrsangebot

 Sonstige Maßnahmen

6.2.2.3 Verbindungsqualität

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
1.3.1	Verbesserte Anschlusssicherung in Kirchheim/Neckar	hoch	8,0
1.3.2	Verbesserte Anschlusssicherung in Schwaigern	hoch	8,0
1.3.3	Verbesserte Anschlusssicherung in Eppingen	hoch	8,0
1.3.4	Stärkung der Relation Massenbachhausen - Bad Rappenau	mittel	5,5

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
--	-------------------------------

6.2.2.4 Linienübergreifende Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl
1.4.1	Umsetzung des definierten Zielnetzes		
1.4.2	Anpassung des Regionalbusangebots an die Weiterentwicklung des SPNV		
1.4.3	Umsetzung eines Angebotskonzepts für den Freizeitverkehr		
1.4.4	Anbindung des IPAI		

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Umsetzung des definierten Zielnetzes

Das Fahrtenangebot im Landkreis Heilbronn soll in den nächsten Jahren sukzessive erweitert werden, um den in Kapitel 5.2.1.1 definierten Endzustand zu erreichen. Mithilfe von Einzelmaßnahmen sollen die beschriebenen Standards in den Bereichen

- ▶ Erschließungsqualität (Kapitel 5.2.1.1)
- ▶ Bedienungsqualität (Kapitel 5.2.1.2)
- ▶ Verbindungsqualität (Kapitel 5.2.1.3)

weitestgehend umgesetzt werden, um ein möglichst einheitliches und vergleichbares ÖPNV-Angebot im gesamten Landkreis zu schaffen.

Die Erfüllung dieser Ziele und Standards erfolgt durch

- ▶ die Errichtung zusätzlicher Haltestellen und Mobilstationen
- ▶ die Ausweitung von Bedienungszeiträumen, Fahrtenhäufigkeiten und dem Schließen von Taktlücken
- ▶ die Verlagerung bestehender Verkehre sowie die Einführung neuer Verbindungen.

Ein Augenmerk ist dabei vor allem auf die Neuvergabe von Linienbündeln zu

legen, für die eine Überplanung der einzelnen Teilräume mit den entsprechenden Anpassungen des ÖPNV-Angebots forciert werden soll. Im Rahmen dieser Neuplanungen ist die in Kapitel 5.2.1.1 beschriebene Produkthierarchie zugrunde zu legen. Ebenso sind die Regelungen zum Schulverkehr nach Kapitel 5.2.1.4 zu beachten. Insbesondere die Angebotsgestaltung auf Erschließungslinien am Abend und am Wochenende ist gebietsspezifisch zu evaluieren, um die jeweiligen Vor- und Nachteile fester Linienverkehre gegenüber von On-Demand-Verkehren bedarfsgerecht nutzen zu können.

Anpassung des Regionalbusangebots an die Weiterentwicklung des SPNV

Das Verkehrsangebot im Landkreis Heilbronn ist in vielen Teilen auf den Schienenverkehr ausgerichtet. Die Bedeutung der Schiene soll auch in Zukunft gestärkt werden. Dazu ist es notwendig, Änderungen in der Angebotsstruktur des Bahnverkehrs auch bei der zukünftigen Gestaltung der Busverkehre zu berücksichtigen. Mit den Maßnahmen sollen Anschlüsse erhalten bzw. optimiert werden, aber auch auf veränderte Zeitlagen und andere Anpassungen im Fahrtenangebot eingegangen werden.

Im Zuge von neu zu reaktivierenden Strecken soll die Stärkung des Schienenverkehrs mithilfe möglicher Busvorlaufbetriebe und dem anschließenden Abbau von Parallelfahrten bzw. einer vermehrten Verlagerung auf die Schiene nach Inbetriebnahme erreicht werden.

Insgesamt gilt es in den nächsten Jahren voraussichtlich vor allem folgende Vorhaben im Schienenverkehr zu beachten:

- ▶ Inbetriebnahme des Haltepunkts Bad Friedrichshall Süd und Anbindung des Gewerbegebiets „Obere Fundel“ in Bad Friedrichshall
- ▶ Anpassungen im gesamten regionalen Schienenverkehr durch Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21
- ▶ Reaktivierung/Neubau von Bahnstrecken im Zabergäu, Schozach-/Bottwartal und Krebsbachtal

Umsetzung eines Angebotskonzepts für den Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr ist von zentraler Bedeutung für den Landkreis Heilbronn und steht durch das Deutschlandticket zunehmend auch im Interesse des öffentlichen Verkehrs. Wichtige Freizeitziele der Bevölkerung sollen daher von einer besseren ÖPNV-Anbindung profitieren. Bei der Umsetzung des Zielnetzes und den damit verbundenen Überplanungen ist der Freizeitverkehr in besonderem Maße zu berücksichtigen. Dies soll sich beim Verkehrsangebot durch die Bedienung zusätzlicher Haltestellen, höhere Taktdichten, längere Bedienungszeiträume oder die Integration in On-Demand-Konzepte bzw. Standorte für Mobilstationen wiederfinden.

Im Vordergrund steht dabei die Ausrichtung auf das konkrete Nachfrageverhalten zu den Reisezielen. Es sind effiziente Maßnahmen zu entwickeln, die vor allem bestimmte Verkehrszeiten betreffen, wie z.B. eine Bedienung am Abend und Wochenende oder als saisonaler Verkehr in bestimmten Monaten.

Anbindung des IPAI

Analog zum Maßnahmenpaket der Stadt Heilbronn ist von einer erhöhten Verkehrsnachfrage für das neue IPAI-Gebiet in Neckargartach auszugehen. Es ist daher eine Anbindung der umliegenden Städte und Gemeinden zu überlegen, die ergänzend zum Stadtverkehr eine Anbindung des IPAI auch aus dem Landkreis sicherstellt.

6.2.3 Aufgabenträgerübergreifende Maßnahmen unter Federführung des Landkreises

Aufgabenträgerübergreifende Maßnahmen beim ÖPNV-Angebot sollen vor allem die Vernetzung zwischen Stadt und Landkreis verbessern, indem die Stadtteile von Heilbronn direkter mit den Umlandgemeinden verbunden werden. Dadurch lassen sich bestehende Umwege vermeiden und Reisezeiten reduzieren. Die Einzelmaßnahmen sind im Folgenden aufgelistet.

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl	Stadt HN	LK HN
1.4.1	Mehr Direktfahrten zwischen Heilbronn und Brackenheim	mittel	6,5		x
1.4.2	Stärkung der Relation Talheim - Sontheim	mittel	6,5		x
1.4.3	Linie 620 (Kochershuttle): Ausbau des Fahrtenangebots	mittel	6,0		x
1.4.4	Gemeinsame Abstimmung auf linienübergreifenden Abschnitten	mittel	6,0	x	x
1.4.5	Einführung eines einheitlichen Stadtbahntaktes auf der Stadtbahn Nord zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall			x	x

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Einführung eines einheitlichen Stadtbahntaktes auf der Stadtbahn Nord zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall

Derzeit besteht auf der Stadtbahn Nord linienübergreifend ein unregelmäßiger Takt, der sich durch die Überlagerung der Linien S41 und S42 ergibt und zu größeren zeitlichen Lücken führt. Es ist in den nächsten Jahren gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern zu erörtern, inwiefern eine gleichmäßigere Fahrtenhäufigkeit – in Abhängigkeit der infrastrukturellen Voraussetzungen – erreicht werden kann.

6.3 On-Demand-Verkehr

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamt-punktzahl	Stadt HN	LK HN
2.1	On-Demand-Verkehr Bad Wimpfen / Bad Rappenau	hoch	8,5		x
2.2	On-Demand-Verkehr Eppingen	hoch	7,0		x
2.3	On-Demand-Verkehr Schwaigern / Massenbachhausen	hoch	7,0		x
2.4	On-Demand-Verkehr Sulmtal	mittel	6,5		x
2.5	On-Demand-Verkehr Neuenstadt / Langenbeutungen	mittel	6,0		x
2.6	On-Demand-Verkehr Möckmühl / Neudenau	mittel	5,5		x
2.7	Maßnahmenkonzept			x	x

	Maßnahmen zum Verkehrsangebot
	Linienübergreifende Maßnahmen

Maßnahmenkonzept

Im Fokus des Maßnahmenpakets für den On-Demand-Verkehr steht die Realisierung des Zielnetzes sowie die Weiterentwicklung der bestehenden Systeme auf Grundlage der Erfahrungen aus den laufenden Projekten. Dabei sind die in Kapitel 5.2.2 definierten Standards zu beachten.

6.4 Intermodale Mobilität

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamt-punktzahl	Stadt HN	LK HN
3.1	Ermöglichung einer Fahrradmitnahme in den Bussen des Landkreises	hoch	7,0		x
3.2	Errichtung bzw. Ausbau intermodaler Verknüpfungspunkte			x	x
3.3	Verbesserung der Anschlusssicherheit			x	x

	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Errichtung bzw. Ausbau intermodaler Verknüpfungspunkte

Hauptmaßnahme im Bereich der intermodalen Mobilität ist die Errichtung bzw. der Ausbau von Mobilstationen in Stadt und Landkreis nach den in Kapitel 5.2.3 definierten Standards. Für die Wahl der Standorte werden die in Kapitel 4.4 erarbeiteten Empfehlungen miteinbezogen. Darüber hinaus gilt es ein abgestimmtes Konzept für die Gestaltung und Ausstattung der Verknüpfungspunkte zu entwickeln.

Verbesserung der Anschlusssicherheit

Darüber hinaus soll der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln durch Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlusssicherheit erleichtert werden. Dies betrifft neben intermodalen Verbindungen auch Umstiege innerhalb des Busverkehrs. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahme ist in Kapitel 6.8 aufgeführt.

6.5 Fahrzeuge & Dekarbonisierung

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamtpunktzahl	Stadt HN	LK HN
4.1	Weiterentwicklung der fahrzeugseitigen Betriebsleitsysteme	hoch	8,0	x	x
4.2	Verbesserung der fahrzeugseitigen Aufenthaltsqualität	mittel	6,0	x	x
4.3	Verbesserung der fahrzeugseitigen Bezahlungsmöglichkeiten	mittel	6,0	x	x
4.4	Maßnahmenkonzept				

	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept sieht eine Stärkung des Umweltverbundes sowie die Weiterentwicklung der Fahrzeuge vor, was vor allem die Bereiche Barrierefreiheit, technische Ausrüstung, Merkmale der Aufenthaltsqualität sowie die Antriebstechnik der Fahrzeuge umfasst (vgl. Kapitel 5.2.4). Ebenso soll der Rad- und Fußverkehr gestärkt werden, was einerseits durch eine bessere Erreichbarkeit über die Umsetzung des Zielnetzes erfolgt, darüber hinaus aber auch ergänzende Konzepte im Bereich der Rad- und Fußwegeplanung erfordert.

6.6 Optimierung der Infrastruktur

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamt-punktzahl	Stadt HN	LK HN
5.1	Errichtung einer Umweltspur zwischen Amorbach und der B27	mittel	6,0		x
5.2	Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung im Stadtgebiet Heilbronn	mittel	5,0	x	
5.3	Erhalt und Optimierung der Regionalbusbahnhöfe Heilbronn Hauptbahnhof und Wollhaus	mittel	5,0	x	x
5.4	Maßnahmenkonzept				

	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Maßnahmenkonzept

Zur Optimierung der Infrastruktur sollen Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung realisiert werden, für die unterschiedliche Handlungsoptionen zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 5.2.5). Konkrete Einzelmaßnahmen neben der Neustrukturierung des Angebots durch das Zielnetz sind im Folgenden aufgeführt. Die Haltestelleninfrastruktur soll in den nächsten Jahren sukzessive weiter barrierefrei ausgebaut und deren Ausstattung verbessert werden. Maßgeblich hierfür ist die in Kapitel 5.2.5 beschriebene Priorisierung und Kategorisierung der Haltestellen.

6.7 Mobilitätsmanagement

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamt-punktzahl	Stadt HN	LK HN
6.1	Regelmäßige Akteursbeteiligung	mittel	6,0		x

	Sonstige Maßnahmen
--	--------------------

Die Zusammenarbeit auf den verschiedenen Ebenen des Mobilitätsmanagements nach Kapitel 5.2.6 ist in den nächsten Jahren fortzuführen und – sofern sinnvoll – zu intensivieren. Zusätzlich soll die Akteursbeteiligung in den Teilräumen des Landkreises gestärkt werden.

6.8 Digitalisierung und Kommunikation

Nr.	Maßnahme	Priorität	Gesamt-punktzahl	Stadt HN	LK HN
7.1	Einführung eines Verkehrsdatenmanagements	hoch	8,0	x	x
7.2	Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung im Bereich Angebotsinformation/Buchung	hoch	7,0	x	x
7.3	Verbesserung der Anschlusssicherheit	hoch	7,0	x	x
7.4	Verbesserung der Fahrgastinformation	hoch	7,0	x	x
7.5	Verbesserungen der Schnittstelle Fahrpersonal-Fahrgast	mittel	6,0	x	x
7.6	Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung im Bereich Tarif	mittel	6,0	x	x
7.7	Ausbau des Marketings von On-Demand-Verkehren und neuen Linienangeboten	mittel	6,0	x	x
7.8	Maßnahmenkonzept				

	Sonstige Maßnahmen
	Linienübergreifende Maßnahmen

Maßnahmenkonzept

Handlungserfordernisse im Bereich der Digitalisierung & Kommunikation stellen einen zentralen Aspekt des Maßnahmenkonzepts dar. Mithilfe der folgenden Maßnahmen sollen sowohl die Nutzung und Attraktivität des ÖPNV als auch die Gestaltungsmöglichkeiten für die Planung durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger deutlich verbessert werden. Die einzelnen Handlungsfelder sind in Kapitel 5.2.7 aufgeführt.

6.9 Zusammenfassung

Kapitel 6: Maßnahmenkonzept

Um die in Kapitel 5 definierten Ziele und Standards zu erreichen, wurde ein umfassendes Maßnahmenkonzept für den Nahverkehr entwickelt. Die einzelnen Maßnahmen stammen aus der durchgeführten Potenzialanalyse sowie den vorgenommenen Beteiligungsverfahren. Sie wurden gutachterlich anhand eines Punktesystems bewertet und jeweils einer Prioritätsstufe für ihre mögliche Umsetzung zugeordnet.

Das Maßnahmenkonzept hat dabei folgende Schwerpunkte:

- ▶ Umsetzung der entwickelten Zielnetze für das ÖPNV-Angebot durch neue Verbindungen, häufigere Fahrten, zusätzliche Haltestellen sowie den Neu- und Ausbau von Mobilstationen
- ▶ Beseitigung von Kapazitätsengpässen
- ▶ Weiterentwicklung von On-Demand-Verkehrsangeboten
- ▶ Modernisierung der Betriebsleitsysteme in den Fahrzeugen
- ▶ Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie der Fahrzeug- und Haltestellenausstattung
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Digitalisierung von ÖPNV-Planung und -Betrieb
- ▶ Vereinfachte Nutzbarkeit von Nahverkehrsangeboten durch Maßnahmen in den Bereichen Angebotsinformation, Tarif und Marketing

7 Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen

7.1 Rechtliche Umsetzung

Die Umsetzung der in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmen soll unter Einhaltung aller genehmigungsrechtlichen Vorgaben sowie wettbewerblichen Rechtsvorschriften erfolgen. Ebenso sind die Regelungen zum Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge aus dem SaubFahrzeugBeschG zu beachten. Gebietsübergreifende Maßnahmen der beiden Aufgabenträger bzw. der Nachbarlandkreise werden in gemeinsamer Abstimmung und unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten realisiert. Dies umfasst auch Maßnahmen im Kompetenzbereich des HNV.

Um das im NVP definierte Zielnetz zu erreichen, ist eine Linienbündelung bestehender und geplanter Verkehrsangebote vorgesehen. Hierzu wird das Linienbündelungskonzept aus dem NVP 2013 aktualisiert und fortgeschrieben. Durch die Bündelung von Linien und eine Integration von On-Demand-Verkehren soll eine effiziente Erbringung der ÖPNV-Leistungen ermöglicht werden. Sie dient in der Stadt Heilbronn als Grundlage für die Direktvergabe an die SWHN. Im Landkreis soll das Linienbündelungskonzept mittelstandsfreundliche Vergaben begünstigen und die Teilnahme lokal ansässiger Verkehrs- bzw. Taxiunternehmen an den wettbewerblichen Verfahren fördern. Dabei ist zu beachten, dass die Taxiunternehmen nur in Kooperation mit den Betreibern der Linienbündel an der Vergabe beteiligt werden könnten.

Im Falle eigenwirtschaftlicher Anträge für die Erbringung des definierten ÖPNV-Angebots sind die folgenden Linienbündel nach § 8a Abs. 2 PBefG zwingend zu berücksichtigen. Darüber hinaus gelten die in Kapitel 5 definierten Standards als Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung nach § 8 PBefG.

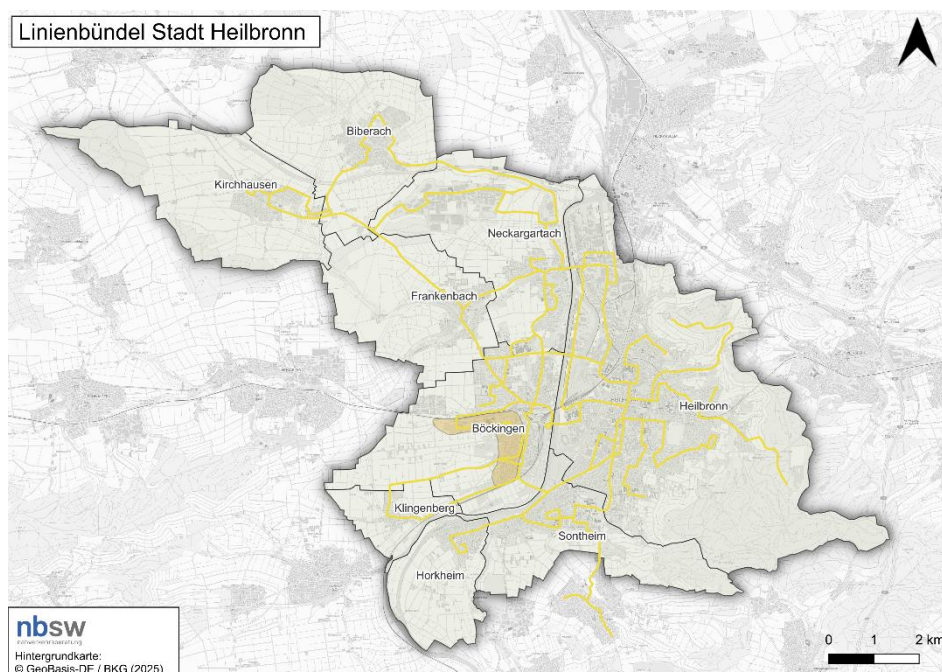


Abbildung 7-1: Linienbündel in der Stadt Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

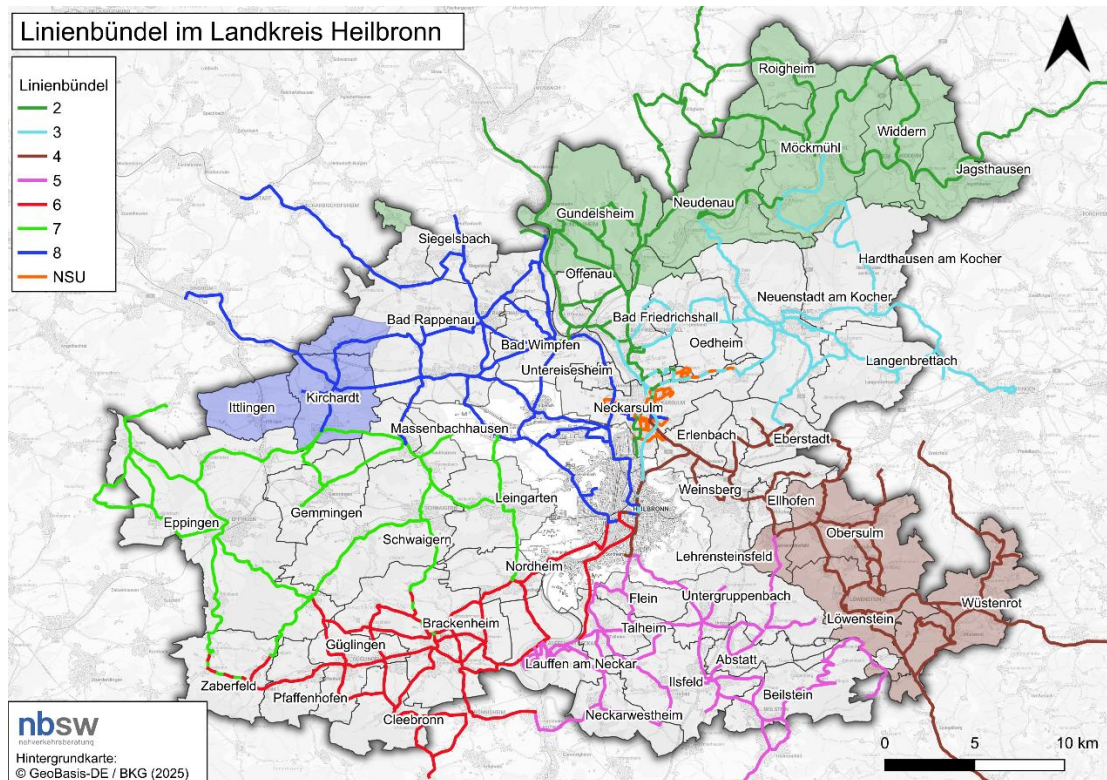


Abbildung 7-2: Übersicht Linienbündel im Landkreis Heilbronn

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 7-2 stellt die einzelnen Linienbündel dar. Dabei fällt das Linienbündel 1 unter die Zuständigkeit der Stadt Heilbronn, die übrigen sind dem Landkreis Heilbronn zugeordnet. Die rechtliche Zuständigkeit für das Linienbündel NSU liegt beim Aufgabenträger Landkreis, die organisatorische und finanzielle Verantwortung ist an die Stadt Neckarsulm delegiert. Eine tabellarische Übersicht der einzelnen Linien bzw. Bedarfsangebote ist im Folgenden aufgeführt (siehe Tabelle 7-1).

1	2	3	4	5	6	7	8
1	11*	48*	20****	640	660	(670)	681
2	602	620	43*	641	661	671	682
5	603	621	47*	642	662	672	683
8	604	622	385**	644	663	673	684
10	615	623	631	645	664	674	685
11	618	624	632	646	665	675	686
12	630	625	633	647	666	676	688
13	691	626	635	648	667	677	689
31		627	636	649	668		694
32		628	692	651	669		695
33		N20		652			741***
41							
42							
61							
62							
64							

*	Federführung Hohenlohekreis
**	Federführung Rems-Murr-Kreis
***	Federführung Rhein-Neckar-Kreis
****	Federführung Landkreis Schwäbisch Hall

Tabelle 7-1: Zuordnung der Einzellinien zu den Linienbündeln

Für die einzelnen Linienbündel gelten dabei folgende Genehmigungszeitpunkte (= Beginn des Genehmigungszeitraums) mit einer Laufzeit von jeweils 10 Jahren:

Genehmigungszeitpunkte Linienbündel		
Stadt Heilbronn		
1	Stadtverkehr Heilbronn	01.01.2034
Landkreis Heilbronn		
2	Jagsttal und Krumme Ebene	01.01.2027
3	Kochertal	01.01.2026
4	Sulmtal und Löwensteiner Berge	01.01.2028
5	Schozach-Bottwartal	01.01.2025
6	Zabergäu	01.07.2028
7	Leintal	01.01.2026 / 31.05.2029*
8	Bäderstädte und Kirchart	01.01.2027
NSU	Stadtverkehr Neckarsulm	01.01.2029 / 31.12.2031

*Bestehende Teilleistungen der SWEG

Tabelle 7-2: Genehmigungszeitpunkte der Linienbündel

Quelle: Eigene Darstellung.

7.2 Finanzielle Umsetzung

Allgemeine Leitlinien

Für die Umsetzung der definierten Maßnahmen ist von einer finanziellen Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte auszugehen. Die Realisierung steht daher unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit von Stadt und Landkreis. Durch die in Kapitel 6 vorgenommene Einteilung in die Bewertungsstufen „gering“, „mittel“ und „hoch“ kann eine entsprechende Priorisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgen und eine sukzessive, modulare Teilumsetzung des NVP verfolgt werden. Im Landkreis Heilbronn besteht Vorrang zur kreisweiten Vereinheitlichung des Angebots: Es ist daher primär die Beseitigung bestehender Defizite in einzelnen Teilräumen gegenüber neuen Angeboten in bereits überplanten Linienbündeln vorzusehen.

Grundsätzlich ist bei der Realisierung der Maßnahmen zu überprüfen, inwiefern Einsparpotenziale zur Minderung von Betriebskostendefiziten genutzt werden können. Ansatzpunkte bestehen dabei durch:

- ▶ die Umstellung fester Linienfahrten auf Bedarfsverkehre
- ▶ die Reduzierung schwach nachgefragter Fahrten bzw. Linienabschnitte
- ▶ einen angepassten Fahrzeugeinsatz
- ▶ die vermehrte Verlagerung auf den Schienenverkehr
- ▶ tarifliche Maßnahmen
- ▶ privatwirtschaftliche Beteiligungen durch Gewerbetreibende

Zusätzlich sind bei der Neugestaltung von Verkehrsangeboten mögliche Förderprogramme für den Linien- und On-Demand-Verkehr zu berücksichtigen. Ungeachtet dessen ist die Finanzierung über die gesamte Genehmigungslaufzeit der Verkehre sicherzustellen. Zur Erprobung von neuen Angeboten ist daher auch die Einrichtung eines Testbetriebs möglich, der unterhalb der zehnjährigen Laufzeit von Linienbündeln liegt und einer anschließenden Evaluation der Fahrgastnutzung unterzogen wird.

Überprüfung von zusätzlichen Einsparpotenzialen in der Stadt Heilbronn

Für den Heilbronner Stadtverkehr soll ein besonderes Augenmerk auf Möglichkeiten zur Verbesserung der Effizienz im ÖPNV gelegt werden. Ansatzpunkte ergeben sich insbesondere durch eine Überprüfung:

- ▶ der tatsächlichen Fahrgastnachfrage im Bedarfsverkehr, zu Schwachverkehrszeiten sowie grundsätzlich auf den definierten Ergänzungs- und Tangentiallinien
- ▶ der Weiterentwicklung selbst bestimmbarer Tarife (z.B. HNV-Tarif, Komfortzuschläge im Bedarfsverkehr)

Besondere Regelungen im Landkreis Heilbronn

Bei der Finanzierung des ÖPNV im Landkreis soll je nach Art des Angebots und Bedienungsgebiets differenziert werden:

- ▶ Für Angebote, die wesentlich nur einem bestimmten Standort in einem Verkehrsraum dienen (z.B. Werksverkehr) oder über die Standards des NVP hinausgehen, ist eine an der Ursache ausgerichtete Mitfinanzierung oder Übernahme der Betriebskosten durch Dritte erforderlich.
- ▶ Bei Regionalbuslinien, die den Landkreis Heilbronn verlassen und eine

Bedienung außerhalb des Kreisgebiets gewährleisten, kann eine Regelung über die Vergütung nach Fahrplankilometern auf jeweiliger Gemarkung mit benachbarten Aufgabenträgern getroffen werden. Dies gilt ebenfalls für einbrechende Verkehre. Diese Regelung führt nicht per se zu Mehrkosten oder einer Mitfinanzierungspflicht der Stadt Heilbronn für die im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbusse. Etwaige Vereinbarungen über grenzüberschreitende Verkehre sowie der eventuellen Mitfinanzierung über die Gemarkung von Stadt- und Landkreis hinaus, werden außerhalb des NVP geregelt und müssen zwischen den entsprechenden Kreisen gesondert vereinbart werden.

- ▶ Stadtbusse innerhalb des Landkreises Heilbronn unterliegen eigenen Bestimmungen: Entsprechende Verkehrsleistungen können in der Organisation, Vergabe und Finanzierung entweder auf die jeweilige Stadt als zuständige Stelle übertragen werden oder über die Linienbündel des Landkreises unter städtischer Finanzierung mitgegeben werden.

Als Stadtbusleistungen (= innerstädtische Verkehrssysteme) gelten dabei:

- ▶ Verbindungen zur Feinerschließung innerhalb von Stadt- bzw. Gemeindegebieten, z.B. für die Erschließung von Wohngebieten.
- ▶ Kommunal erschließende Verbindungen zwischen Kernstadt und Stadtteilen. Ausnahme: Interkommunale Linien, die im Streckenverlauf durch Stadt- bzw. Ortsteile führen.

7.3 Wirkung der Maßnahmen

Der ÖPNV ist ein bedeutender Wertschöpfungstreiber innerhalb der deutschen Volkswirtschaft. Besonders hervorzuheben ist der gebundene Pendelverkehr, der – als Grundlage für Erwerbsarbeit in allen Branchen – den größten wirtschaftlichen Einfluss ausübt. Auch der Tourismus profitiert in hohem Maße von einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot, insbesondere durch bessere Erreichbarkeit und erhöhte Standortattraktivität.

Im Mittel erzielt der ÖPNV eine jährliche Bruttowertschöpfung von rund 75 Milliarden Euro – ein Wert, der das Dreifache der jährlichen Kosten des ÖPNV übersteigt.

Die MCube-Studie aus dem Jahr 2025 zeigt, dass der ÖPNV nicht nur eine zentrale Rolle für nachhaltige Mobilität und Daseinsvorsorge spielt, sondern auch als volkswirtschaftlicher Leistungsträger. Seine Auswirkungen reichen weit über das hinaus, was in klassischen betriebswirtschaftlichen oder haushaltspolitischen Betrachtungen sichtbar wird²⁵.

Mit der Umsetzung der definierten Maßnahmen können grundlegende Verbesserungen im Nahverkehr von Stadt und Landkreis erreicht werden. Es lassen sich vielfältige Wirkungen in unterschiedlichen Bereichen erzielen:

- ▶ Stärkung der räumlichen Strukturen und höhere Standortattraktivität in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit
- ▶ Steigerung sozialer Teilhabe durch eine bessere Erreichbarkeit, mehr Barrierefreiheit sowie eine höhere Unabhängigkeit vom Pkw
- ▶ Entlastung der Umwelt durch geringere Emissionen von Luftschadstoffen und weniger Lärm sowie Förderung der individuellen Gesundheit
- ▶ Entlastung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Parkraums
- ▶ Einsparung von Reisezeiten im ÖPNV

²⁵ MCube (2025)

- ▶ Effizientere Zusammenarbeit der Akteure im Bereich Nahverkehr
- ▶ Verbesserung des objektiven und subjektiven Images im Nahverkehr

Strategische Umweltprüfung

Es ist davon auszugehen, dass die positiven Umweltwirkungen durch Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV, Rad- und Fußverkehr mit der Umsetzung des NVP überwiegen. Gegenteilige Effekte sind vor allem durch mehr ÖPNV-Fahrten und die hierfür erforderlichen Fahrzeuge sowie mögliche Infrastrukturausbaumaßnahmen zu erwarten. Eine Erfolgskontrolle der tatsächlichen Auslastung von Fahrten, ein steigender Anteil schadstoffarmer Fahrzeuge und der vermehrte Einsatz von anmeldepflichtigen Angebotsformen sollen einen Ausgleich schaffen, um einen insgesamt positiven Umweltsaldo durch die Maßnahmen zu erreichen.

8 Ausblick

Stadt und Landkreis Heilbronn stehen vor einer richtungsweisenden Entwicklung: Steigende Bevölkerungszahlen, wachsende Bildungsstandorte und die zunehmende Bedeutung als innovativer Wirtschaftsstandort werden die nächsten Jahre in der Region positiv prägen. Darüber hinaus verzeichnet auch der Freizeitverkehr steigende Anteile an den zurückgelegten Wegen, vorangetrieben durch überdurchschnittlich steigende Übernachtungszahlen. Diese Veränderungen werden zu einem wachsenden Mobilitätsbedürfnis führen, bei dem der öffentliche Nahverkehr eine Schlüsselrolle einnimmt, um die Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt verträglich gestalten zu können. Gleichzeitig unterliegt der Raum einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft, die auch Einfluss auf die Belange der Bevölkerung und ihr Verkehrsverhalten haben wird. Der demografische Wandel ist vor allem für die stark ländlich geprägten Teile der Region eine Herausforderung, für die es Antworten zu finden gilt.

Der neue NVP soll als Rahmen für den Umgang mit diesen gegenläufigen Entwicklungen dienen: Er definiert ein neues Grundangebot, das sich überwiegend an den landesweiten Standards der Mobilitätsgarantie orientiert und bildet Angebotsverbesserungen für bestehende und zukünftige Strecken mit hohem Potenzial ab. Damit kann die bereits in den letzten Jahren begonnene Mobilitätsoffensive fortgeführt und auf das gesamte Gebiet ausgeweitet werden. Gleichzeitig sehen die Maßnahmen eine Kapazitätsausweitung auf stark nachgefragten Strecken sowie einen einfacheren Zugang zum bereits gut ausgebauten ÖPNV-Angebot vor. Die festgelegten Ziele beinhalten diverse Verkehrsformen und versuchen diese besser zu vernetzen, um auch für entfernt gelegene und nicht optimal erschlossene Gebiete neue Standards in Sachen Mobilität zu setzen. Dies schafft eine Aufwertung der Standortfaktoren für Arbeit, Wohnen und Tourismus, wodurch sich nicht nur die Wertschöpfung, sondern auch die soziale Teilhabe verbessern lässt.

Die Weiterentwicklung in der Region soll auch bei der Organisation des Nahverkehrs spürbar werden: Mithilfe der Vielzahl an Maßnahmen können Planung und Monitoring des Verkehrs, aber auch die Kommunikation und Information gegenüber den Fahrgästen deutlich digitaler werden. Dies kommt auch der weiter zunehmenden überregionalen Bedeutung Heilbronns entgegen und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für Menschen, die neu im Gebiet unterwegs sein werden. Die technischen Möglichkeiten lassen sich ebenfalls dafür nutzen, um den kritischen Stimmen zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV – die als ein zentraler Grund der Nichtnutzung angegeben wurden – zu begegnen.

Durch den vorliegenden NVP wurde eine Basis dafür geschaffen, in Zukunft mehr Menschen für umweltfreundliche Mobilität zu gewinnen. Ungeachtet dessen unterliegen die finanziellen Handlungsspielräume von Stadt und Landkreis sehr dynamischen Entwicklungen, die einen effizienten Mitteleinsatz erfordern. Es wird daher in den nächsten Jahren notwendig sein, die empfohlenen Maßnahmen zielgerichtet und wirkungsvoll einzusetzen sowie weiterzuentwickeln. Nur wenn der Nahverkehr eine vermehrte Konkurrenzwirkung zum MIV entfalten kann, lässt sich eine Verlagerung des Verkehrs erreichen. Hier gilt es innovative Wege zu finden, mit denen eine echte Alternative zum privaten Pkw geboten werden kann. Gelingt es – über alle Herausforderungen hinweg – die gesetzten Ziele und Standards zu erreichen, können Stadt und Landkreis Heilbronn einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

9 Quellenverzeichnis

- BOCK, B. und SCHÖNDUWE, R. (2021): Black-Box Mobilität. Mobilitätsanalysen mit Nachfragedaten. Wirkungen technischer und erhebungsbedingter Eigenschaften auf die Aussagekraft von Mobilitätsdaten. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALES UND VERKEHR (2024): Verkehrsprognose 2040 (Version 1.0, Stand 24.10.2024), Bonn.
- DESTATIS (2024): Fahrgastzahl im Linienverkehr in Bussen und Bahnen 2023 um 7% gestiegen. (Pressemitteilung Nr. 142 vom 8. April 2024), abgerufen unter: www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24_142_461.html am 27.11.2024.
- ECKART, J., TEMMEN, M. und FRANCKE, A. (2024): Fachveröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen. Auswirkungen der COVID-19-Krise und der daraus resultierenden verstärkten Nutzung von Homeoffice auf das Mobilitätsverhalten. Bergisch Gladbach.
- FOLLMER, R. (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN E.V. (1999): Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen, FGSV Verlag, Köln.
- NOBIS, C. und KUHNIMHOF, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Ausgabe 4.0 Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-NR. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- GEOPORTAL BADEN-WÜRTTEMBERG (2024): Ihr Geokatalog für Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit, abgerufen unter: [https://www.geoportal-bw.de/#/\(sidenav:menu\)](https://www.geoportal-bw.de/#/(sidenav:menu)) am 04.12.2024.
- HADAM, S. (2021): Pendler Mobil: Die Verwendung von Mobilfunkdaten zur Unterstützung der amtlichen Pendlerstatistik: Können Mobilfunkdaten die amtliche Pendlerrechnung unterstützen? In: Wirtschafts- und Sozialstatistisches Archiv, 15 (3-4), S.197–235.
- HEILBRONNER-HOHNLOHER-HALLER-NAHVERKEHR GMBH (2015): Liniennetzplan Buskorridor Nord, abgerufen unter: https://www.h3nv.de/fileadmin/pdf/buskonzept_korridor-nord.pdf am 31.07.2024.
- IPAI (2024): Wir entwickeln das Ökosystem stufenweise, abgerufen unter: <https://ip.ai/plattform/> am 14.11.2024.
- LANDKREIS HEILBRONN (2021a): Mobilitätskonzept für den Landkreis Heilbronn.
- LANDKREIS HEILBRONN (2021b): Generalbarriereplan des Landkreises Heilbronn.
- LOKALE AGENDA (2017): Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn.
- MCUBE (2025): Abschlussbericht Wertschöpfung ÖPNV.
- MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND WOHNEN BADEN-WÜRTTEMBERG (2023): Raum für morgen. Eckpunkte für den neuen Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Stuttgart.
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2020): – ÖPNV-Report Baden-Württemberg 2020 –Vergleichende Analyse des ÖPNV und Ableitung

von Potenzialen und Handlungsempfehlungen.

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2022): ÖPNV-Strategie für Baden-Württemberg – Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln.

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2024): Ergebnisdokumentation Mobilitätsgarantie.

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2025): ÖPNV-Report 2024.

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART (RPS), LANDKREIS HEILBRONN, STADT HEILBRONN, STADT NECKARSULM, NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BW, ALBTAL-VERKEHRS-GESELLSCHAFT, AUDI AG und SCHWARZ-GRUPPE (2025): Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm – Maßnahmen, abgerufen unter: <https://www.mobilitaetspakt-h-n.de/massnahmen.html> am 13.10.2025.

REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN (2006): Regionalplan Heilbronn-Franken 2020.

RICHTLINIE ZUR VWV-LGVFG ÜBER DIE ABGRENZUNG DER ZUWENDUNGSFÄHIGEN KOSTEN IM BEREICH DES ÖPNV (2025): Anlage 7a.

STADT HEILBRONN (2008): Radverkehrsplan Heilbronn.

STADT HEILBRONN (2012): Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn.

STADT HEILBRONN (2018): Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, Hannover.

STADT HEILBRONN (2024): Einwohnerstatistiken zum Stand 31.12.2023, abgerufen unter https://www.heilbronn.de/fileadmin/daten/stadtheilbronn/formulare/wirtschaft/daten-fakten/EinwohnerstatistikenGesamtstadt_HeilbronnerStadtteile-31-12-2023.pdf am 04.12.2024.

STADT HEILBRONN (o. J.): Öffentliche Parkplätze, abgerufen unter: <https://www.heilbronn.de/umwelt-mobilitaet/mobilitaet/parken/oefentliche-parkplaetze.html> am 27.11.2024.

STADT HEILBRONN (2024): Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs in Heilbronn zur Vorbereitung der Aktualisierung des Nahverkehrsplans – Bericht, Karlsruhe.

STADT HEILBRONN (2024): Verkehr und Standort IPAI, abgerufen unter: <https://www.heilbronn.de/wirtschaft/digitalisierung/innovation-park-artificial-intelligence-ipai/ipai-und-verkehr.html> am 14.11.2024.

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2023): <https://www.statistik-bw.de/SRDB/?R=LA>.

- Bevölkerung im Überblick: Eckdaten zur Bevölkerung
- Altersstruktur: Bevölkerung nach Altersgruppen
- Altersstruktur: Jugend- und Altenquotient
- KfZ und Verkehrsbelastung: Kraftfahrzeugbestand in Kreisen
- Arbeitslose: Arbeitslosenquoten – vierteljährlich
- Erwerbstätige: Pendlerdaten in den Gemeinden - Regionaldatenbank Deutschland
- Gästeankünfte, Gästeübernachtungen nach ihrer Herkunft – Jahressumme
- Beherbergungsbetriebe, Schlafgelegenheiten, Gästeankünfte,
- Gästeübernachtungen – Jahressumme

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (2023): Bedarfsverkehr per App kann Bus und Bahn ergänzen, abgerufen unter: www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx am 27.11.2024.

VERWALTUNGSVORSCHRIFT DES MINISTERIUMS FÜR VERKEHR ZUR DURCHFÜHRUNG DES LAN-
DESGEMEINDEFINANZIERUNGSGESETZES (2020).

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2002): Landesentwicklungsplan
2002 Baden-Württemberg.