



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 26.03.2026

Gz. 66.31-10.12.44-

2/2026-71309/2026

Telefon 56-4757

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	21.04.2026	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	30.04.2026	öffentlich

Anlagen

01: Karte Hauptverkehrsstraßennetz

Betreff

Festlegung Hauptverkehrsstraßennetz, Reihenfolge der Straßenbauprojekte**I. Antrag**

1. Der Gemeinderat bestätigt das vorgeschlagene Hauptverkehrsstraßennetz.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes für den motorisierten Verkehr auf das Hauptverkehrsstraßennetz zu fokussieren und abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes geeignete Maßnahmen zur Senkung der Verkehrsbelastung, Schaffung zusätzlicher Räume für den Fuß- und Radverkehr sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität zu entwickeln.
3. Der Gemeinderat bestätigt die angestrebte Reihenfolge für die Großprojekte Nordumfahrung, Peter-Bruckmann-Brücke, Saarlandstraße und Ausbau der Neckartalstraße. Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechende Gremiengenehmigungen für die jeweils notwendigen nächsten Planungsschritte einzuholen.

II. Sachverhalt

Die verkehrliche Gesamtstrategie der Stadt Heilbronn orientiert sich an den Zieldimensionen einer sicheren und leistungsfähigen Mobilität für alle, einer umweltverträglichen Mobilitätsentwicklung mit Stärkung des Umweltverbundes, der Entlastung sensibler Bereiche sowie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität – insbesondere in der Innenstadt.

Das Hauptverkehrsstraßennetz (HVS-Netz) ist hierbei ein zentrales strukturelles Instrument zur Umsetzung dieser Zielsetzungen.

Beitrag des Hauptverkehrsstraßennetzes zur Zielerreichung

Das HVS-Netz übernimmt die Funktion, den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Wirtschafts- und Lieferverkehr gezielt auf dafür geeignete, leistungsfähige Achsen zu bündeln. Durch diese Bündelung wird eine klare funktionale Trennung zwischen Verbindungs- und Erschließungsstraßen geschaffen.

Hierdurch ergeben sich folgende strategische Wirkungen:

- Sicherung der Leistungsfähigkeit auf den dafür vorgesehenen Hauptachsen,
- Planungssicherheit für Investitionen in Erhalt, Knotenpunktoptimierung und Verkehrssteuerung,
- Entlastung sensibler Bereiche vom gebietsfremden Durchgangsverkehr,
- Schaffung von Handlungsspielräumen für Verkehrsberuhigung und Flächenumverteilung außerhalb des HVS-Netzes.

Investitionen in die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sollen künftig prioritär auf das HVS-Netz konzentriert werden. Ziel ist es, die dort vorhandenen Kapazitäten zu stabilisieren und – soweit verkehrlich erforderlich – punktuell zu optimieren oder zu ergänzen. Dies betrifft insbesondere netzrelevante Knotenpunkte sowie bedeutende Verbindungsabschnitte.

Gleichzeitig bildet das HVS-Netz die Grundlage dafür, abseits dieses Netzes Kapazitäten zurückzunehmen und Straßenräume neu zu ordnen und zu gestalten. In Wohngebieten, Innenstadtbereichen und anderen sensiblen Räumen sollen Durchfahrten reduziert, Verkehrsbelastungen gesenkt und Aufenthaltsqualitäten gestärkt werden.

Die funktionale Differenzierung des Straßennetzes – leistungsfähige Hauptachsen einerseits, verkehrsberuhigte Erschließungsbereiche andererseits – ist dabei bewusst als Gesamtstrategie ausgelegt.

Der vorliegende Vorschlag für das angestrebte HVS-Netz basiert auf einer umfangreichen Untersuchung des Straßennetzes durch das Ingenieurbüro IVAS. Bei dieser Untersuchung wurden die verkehrlichen Abläufe, Verbindungsfunktionen und Ausbauzustände des Straßennetzes analysiert und davon ausgehend ein Entwurf für das HVS-Netz erstellt. Im Rahmen einer Gemeinderatsklausur im Januar 2026 wurden die Hintergründe für den Entwurf des HVS-Netzes erläutert.

Die kartografische Darstellung des angestrebten HVS-Netzes findet sich in Anlage 1.

Erläuterung zu Anlage 1: Darstellung und funktionale Gliederung des Hauptverkehrsstraßennetzes

Die Abbildung verdeutlicht die funktionale Gliederung des Straßennetzes und bildet die Grundlage für die verkehrliche Gesamtstrategie.

Das HVS-Netz wird hierbei in drei Kategorien differenziert, die sich in ihrer verkehrlichen Bedeutung und Funktion unterscheiden:

Die Kategorie Klasse 1 bildet das regionale Verbindungsnetz ab. Sie stellt die Beziehungen zu benachbarten Mittelzentren sowie den Durchgangsverkehr zwischen diesen sicher und übernimmt zugleich eine wichtige Funktion für die innerstädtische Anbindung an das Zentrum. An Verknüpfungspunkten erfolgt eine entsprechende funktionale Abstufung.

Die Kategorie Klasse 2 umfasst die untergeordneten Verbindungsachsen. Diese dienen der Anbindung von Grund-, Unter- und Kleinzentren sowie der innerstädtischen Verknüpfung von Stadtteilen und Quartieren und übernehmen damit eine wichtige Erschließungsfunktion.

Die Kategorie Klasse 3 beinhaltet weitere Strecken mit Verbindungsfunktion, die ergänzend zum übergeordneten Netz sowohl zwischengemeindliche Beziehungen als auch zusätzliche innerstädtische Verknüpfungen sicherstellen. Hierzu zählen insbesondere Verbindungen zu benachbarten Gemeinden sowie innerstädtische Achsen, die beispielsweise den Bahnhof und östliche Wohngebiete anbinden. Obwohl diese Strecken eine geringere verkehrliche Bedeutung als die Kategorie Klasse 1 und 2 aufweisen, übernehmen sie eine wichtige Funktion für die Feinvernetzung des Straßennetzes und tragen zur flächendeckenden Erreichbarkeit bei.

Die Darstellung in Anlage 1 macht die funktionale Hierarchie des Straßennetzes räumlich nachvollziehbar und zeigt, auf welchen Achsen Verkehre künftig gebündelt werden sollen. Gleichzeitig bildet sie die Grundlage für die gezielte Entlastung nachgeordneter Straßennetze sowie für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in sensiblen Bereichen.

Einordnung des bestehenden Ausbaustandes

Im gesamtstädtischen Kontext ist festzustellen, dass derzeit eher ein Überangebot als ein genereller Mangel an Kapazitäten für den Kfz-Verkehr besteht. Das heutige Netz ist historisch gewachsen und in Teilen auf hohe Verkehrsbelastungen ausgelegt, die sich in dieser Form nicht durchgängig bestätigen.

Gleichwohl bestehen lokal begrenzte Ergänzungs- und Optimierungsbedarfe, insbesondere im Bereich netzrelevanter Verbindungen. Diese stehen jedoch in unmittelbarem Zusammenhang mit der beabsichtigten strategischen Ausrichtung:

Punktuelle Kapazitätssicherungen oder -anpassungen auf dem HVS-Netz sind Voraussetzung dafür, außerhalb dieses Netzes gezielt Reduktionen, Verkehrsberuhigungen und Aufwertungen der Aufenthaltsqualität vornehmen zu können.

Das Hauptverkehrsstraßennetz schafft somit die strukturelle Grundlage für eine ausgewogene Weiterentwicklung des Verkehrssystems, bei der Leistungsfähigkeit, Umweltbelange und städtebauliche Qualität in ein neues Gleichgewicht gebracht werden.

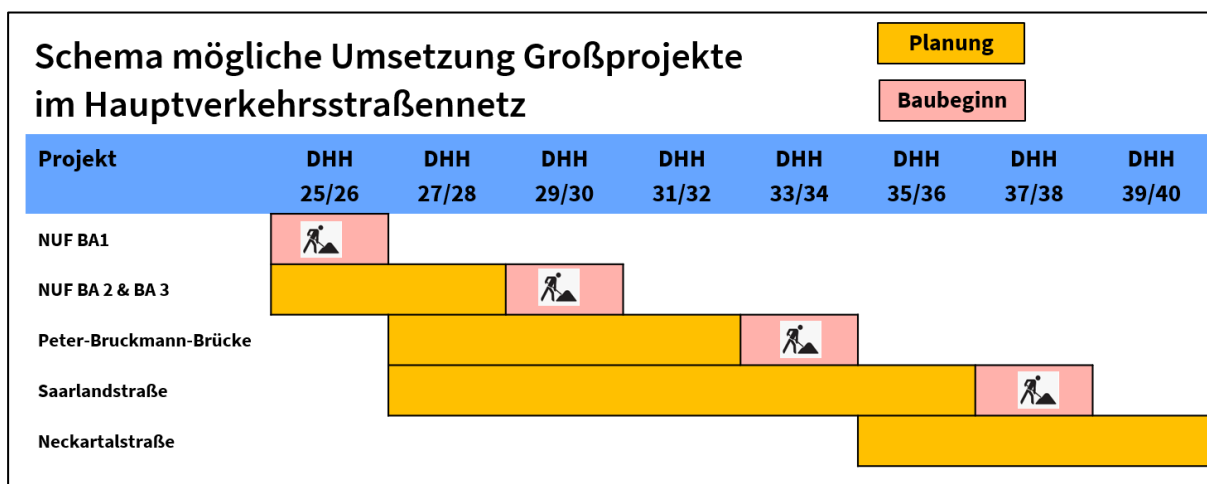
Geplante Baumaßnahmen zur Optimierung des HVS-Netzes

Zur gezielten Stärkung und Funktionssicherung des Hauptverkehrsstraßennetzes sind derzeit vier zentrale Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen, die sowohl der Leistungsfähigkeit,

dem Verkehrsfluss als auch der Bündelung des Verkehrs dienen. Aufgrund limitierter personeller und finanzieller Ressourcen müssen diese Infrastrukturmaßnahmen sequenziell geplant und umgesetzt werden. Daher wurde ein Vorschlag erarbeitet, in welcher Reihenfolge die Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden können.

Bei den Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich um: die Nordumfahrung (Bauabschnitte 1–3), die Peter-Bruckmann-Brücke, den Ausbau der Saarlandstraße und den Ausbau der Neckartalstraße.

Im Folgenden wird eine mögliche zeitliche Abfolge dieser Projekte dargestellt. Sämtliche Termine sind vorbehaltlich entsprechender personeller und finanzieller Kapazitäten, Genehmigungen durch die kommunalen Gremien sowie Förderzusagen.



Die planfestgestellte Nordumfahrung dient der großräumigen Verlagerung von Durchgangsverkehr und entlastet insbesondere die Stadtteile Neckargartach und Frankenbach. Mit der abschnittsweisen Realisierung (Bauabschnitt 1–3) wird schrittweise eine leistungsfähige Tangentialverbindung geschaffen, die das HVS-Netz ergänzt und die Bündelungswirkung deutlich erhöht. Die Straße soll zudem eine direkte und leistungsfähige Anbindung des geplanten KI-Innovationsparks (IPAI) und der Böllinger Höfe an das übergeordnete Verkehrsnetz sicherstellen. Der Bauabschnitt 1 befindet sich aktuell im Bau.

Die Peter-Bruckmann-Brücke stellt einen zentralen Netzbaustein zur Schaffung einer leistungsfähigen Neckarquerung dar. Es steht insbesondere die Sicherung langfristiger Tragfähigkeit und Verkehrsqualität im Vordergrund. Außerdem sollen im Rahmen der Erneuerung auch eine qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund auf der Brücke geschaffen werden. Die Maßnahme ist für die Stabilität des Gesamtnetzes von erheblicher Bedeutung.

Der geplante Ausbau und die mögliche Verlängerung der Saarlandstraße werden im Rahmen der städtischen Verkehrsplanung als eine Option zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im westlichen Stadtgebiet betrachtet. Durch eine potenzielle Schließung der bestehenden Netzlücke könnte perspektivisch eine direktere Verbindung zwischen Heilbronn und Leingarten entstehen. Damit wäre grundsätzlich eine verbesserte Anbindung der westlich und südwestlich gelegenen Stadt- und Umlandbereiche denkbar.

Der potenzielle vierstreifige Ausbau der Neckartalstraße zwischen der Neckargartacher Brücke und der Otto-Konz-Brücke dient im Rahmen des HVS-Netzes der gezielten Stärkung einer zentralen Verkehrsachse. Durch die Erhöhung der Kapazität sollen der motorisierte Individual- sowie der Wirtschaftsverkehr verlässlich gebündelt und leistungsfähig abgewickelt werden. Gleichzeitig schafft die Maßnahme die Voraussetzung, Durchgangsverkehre verstärkt auf das Hauptnetz zu lenken und dadurch nachgeordnete Straßen sowie sensible Bereiche zu entlasten.

Im verkehrsplanerischen Kontext wird zudem geprüft, inwiefern die Maßnahmen Saarlandstraße und Neckartalstraße dazu beitragen könnten, stark belastete westliche Stadtteile zu entlasten, indem ein Teil des Durchgangsverkehrs aus Wohngebieten auf leistungsfähigere Trassen des Hauptverkehrsstraßennetzes verlagert wird. Die genannten Aspekte sind Gegenstand weiterer fachlicher Bewertungen und Abwägungen.

Gemäß neuesten Informationen seitens des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg kann die Paula-Fuchs-Allee ohne Ausnahmegenehmigung plangleich (d.h. über den bestehenden Bahnübergang „Östlicher Bretterweg“ über die Hafenbahn) mit der Hafenstraße verbunden werden. Die kostenintensive planfreie Lösung kann somit zunächst zurückgestellt und die Funktionalität der plangleichen Variante über mehrere Jahre bis zur vollständigen Aufsiedlung des Neckarbogens getestet werden. Mit dieser reduzierten Ausführung stellt die Paula-Fuchs-Allee keinen Teil des HVS-Netzes dar, sondern dient vorwiegend der Erschließung des Neckarbogens.

Im Zuge der Definition des HVS-Netzes wird sukzessive die Wegweisung geprüft und ggf. angepasst, um so den Verkehr möglichst über das HVS-Netz zu leiten.

III. Finanzwirtschaft

Die Festlegung des HVS-Netzes verursacht keine unmittelbare finanzielle Auswirkung. Maßnahmen, die im künftigen HVS-Netz stattfinden bzw. hierauf einwirken, haben finanzielle Auswirkungen für die Stadt Heilbronn. Der Umfang dieser finanziellen Auswirkungen ist im Einzelfall der Maßnahmen zu betrachten und zu prüfen. Die jeweiligen Maßnahmen werden daher in gesonderten Verfahren zur Genehmigung gebracht.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der Leitlinien für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn. Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen.

V. Klimarelevante Auswirkungen

Positive Auswirkungen auf das Klima.

Begründung:

Durch Bündelung des motorisierten Verkehrs auf einem zentralen HVS-Netz bei gleichzeitiger Reduktion der Kapazitäten abseits des HVS-Netzes ist durch die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes mit positiven Auswirkungen auf das Klima zu rechnen. Sollten

nur die Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten im Netz umgesetzt werden ohne die entsprechenden Reduktionen, ist aufgrund der erhöhten Gesamtkapazitäten im Netz mit einem höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr und somit negativen Auswirkungen auf das Klima zu rechnen.

Hinweis: Diese Drucksache wurde mit Unterstützung der städtischen KI „Nova“ erstellt.