



Bahnhöfe in der Region Heilbronn-Franken



„Interaktives Informationssystem Bahnhöfe in der Region Heilbronn-Franken“
im Internet unter: <http://www.regionalverband-heilbronn-franken.de>

Ein Projekt
der Projektgruppe Schienenverkehr
im Arbeitskreis Verkehrsinfrastruktur
der Zukunftsinitiative HeilbronnFranken 2020

Projektleitung und Bearbeitung: Christof Krämer
Gestaltung: Siegfried König
Patrick Becker
Ewa Kubath-Dorn
Praktikant: Markus Berroth

Regionalverband Heilbronn-Franken
Frankfurter Straße 8
74072 Heilbronn
www.regionalverband-heilbronn-franken.de

Dezember 2005

Bildnachweis

Titelbild Regionalverband Heilbronn-Franken

Bilderleiste Titelbild: Zukunftsinitiative heilbronnfranken2020, Körperschaft des öffentlichen Rechts, vertreten durch die Stadt Heilbronn

Inhaltsverzeichnis

1	HeilbronnFranken 2020	5
1.1	Zukunftsinitiative HeilbronnFranken 2020	5
1.2	Projektgruppe Schienenverkehr, Projektformulierung	5
2.	Umsetzung des Projekts "Bahnhöfe in der Region Heilbronn-Franken"	7
3.	Der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe und Visitenkarte	8
4.	Bahnhofsentwicklungskonzeption Baden-Württemberg	10
5.	Ergebnisse der Bahnhofsanalyse Region Heilbronn-Franken	12
6.	Zusammenfassende Ergebnisse	20
7.	Empfehlungen, Aussicht	22
8.	Alphabetische Liste der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Heilbronn-Franken	23
9.	Übersichtskarte und Karten der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Heilbronn-Franken	27
10.	Anhang	187
10.1	Empfehlungen Arbeitskreis "Verkehrsinfrastruktur", Projektgruppe Schienenverkehr	188
10.2	Allgemeines Anforderungsprofil an die Gestaltung und Ausschilderung von Bahnhöfen in Städten	193
10.3	Begriffserläuterung	196
10.4	Checkliste: Erhebungsbogen für die Ausstattung von Bahnhöfen in der Region Heilbronn-Franken	197
11.	Teilnehmer der Projektgruppe Schienenverkehr	200

1. HeilbronnFranken 2020

1.1 Zukunftsinitiative HeilbronnFranken 2020

Im November 2002 legte die Prognos AG die Ergebnisse einer Studie im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken mit dem Titel "Projekt Zukunft: HeilbronnFranken 2020" vor. Die Studie enthielt neben der Analyse und Bewertung der Situation in den fünf Themenfeldern

- "Leben in der Region",
- "Bildung und Qualifizierung",
- "Arbeitsmarkt",
- "Förderung des Strukturwandels" und
- "Verkehrsinfrastruktur"

einen Katalog mit priorisierten Handlungsfeldern und Empfehlungen für die aktive Gestaltung der Zukunft in der Region.

Um die Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus dieser Studie möglichst aktiv anzugehen, wurde die "Zukunftsinitiative HeilbronnFranken 2020" gegründet, die sich - offen für jeden Interessierten - der Themen annahm. Es wurden fünf Arbeitskreise analog zu den oben genannten Themenfeldern gebildet, innerhalb derer sich wiederum weitere Projektgruppen mit spezifischen Themen auseinandersetzten bzw. diese vertieften.

Ziel der Initiative war es, die von der Prognos formulierten Handlungsempfehlungen zu konkretisieren und möglichst greifbare Projekte zu initiieren und umzusetzen.

Die vorliegende Veröffentlichung ist ein solches Projekt, das sich aus der Arbeit in der Projektgruppe Schienenverkehr/Arbeitskreis Verkehrsinfrastruktur entwickelt hat.

1.2 Projektgruppe Schienenverkehr, Projektformulierung

Die Projektgruppe Schienenverkehr hat sich mit vier Themen rund um die Schiene auseinandergesetzt:

- Netzinfrastruktur,
- Fahrzeuge/Wagenmaterial,
- Betrieb/Organisation und Angebot,
- Schnittstellen und Service.

Zu diesen Themen wurde nach Vertiefungsdiskussionen, Expertengesprächen und eigenen Recherchen ein Katalog mit Empfehlungen formuliert, der in die Gesamtinitiative HeilbronnFranken 2020 eingeflossen ist (siehe Anhang 10.1).

Im Komplex Schnittstellen und Service hat sich die Projektgruppe u.a. mit folgenden Themen auseinander gesetzt:

- Zugang zu Bahnhöfen und Haltepunkten,
- Orientierung an Bahnhöfen,
- Park und Ride- (P+R) und Bike und Ride- (B+R) Möglichkeiten,
- Angebote der Fahr- und Parkscheinbeschaffung,
- Verpflegungsmöglichkeiten und Service im Zug sowie
- Erscheinungsbild und Ausstattungsstand der Bahnhöfe.

Die Projektgruppe war sich einig, dass Bahnhöfe als Schnittstellen innerhalb des ÖPNV, aber auch zum Individualverkehr, vielfach wichtige Drehscheibenfunktionen wahrnehmen und damit zentrale Bedeutung innerhalb von Mobilitätsketten über den Verbund Bahn-, Bus-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr hinaus einnehmen.

Bei der Diskussion dieser Themen entstand die Idee, Informationen über die Bahnhöfe der Region in das Internet zu stellen, damit sie jedem Interessierten zugänglich gemacht werden können. Die Grundidee stieß auf Zustimmung in der Projektgruppe, so dass sie weiter verfolgt und genauer definiert wurde.

Oberstes Ziel sollte es sein,

- das Angebot an den Bahnhöfen konsequent aus der Sichtweise des Fahrgastes, der sich am Bahnhof nicht auskennt und orientieren muss, zu prüfen und anschließend
- in geeigneter Form so darzustellen, dass dem potentiellen Nutzer alle nötigen Informationen über ‚seinen‘ Bahnhof in visuell geeigneter Form zugänglich gemacht werden können.

Wie berechtigt eine systematische Bestandsaufnahme und ein daraus abgeleitetes Informationsangebot sein kann, hatte eine eigene Recherche der Projektgruppe an Beispielbahnhöfen gezeigt, deren Ergebnisse sehr große Unterschiede erbrachte. Weitere Recherchen hatten zum Ergebnis, dass es ein solches Informationsangebot in der Region Heilbronn-Franken derzeit nicht gibt. Wenn überhaupt, ist es nur in solchen Räumen zu finden, wo es flächendeckende Verkehrsverbünde gibt. Der benachbarte Verkehrsverbund Stuttgart hat z.B. ein solches Angebot im Internet.

Insofern war die Idee und die Realisierung eines solchen Angebots für die Region Heilbronn-Franken neu und schließt eine vorhandene Informationslücke. Zudem war es bestens als realisierbares Projekt innerhalb der Zukunftsinitiative HeilbronnFranken 2020 geeignet.

2. Umsetzung des Projekts "Bahnhöfe in der Region Heilbronn-Franken"

Für die Bestandsaufnahme wurde in Abstimmung mit der Projektgruppe eine Checkliste ausgearbeitet, anhand derer die Bahnhöfe/Haltepunkte in der Region Heilbronn-Franken untersucht wurden.

Die Checkliste ist im Anhang 10.4 angefügt und umfasst neben einigen Grundmerkmalen zu jedem Bahnhof/Haltepunkt wie Kursbuchstrecke, Zentralität der Gemeinde, Nutzung des Bahnhofsgebäudes, Anzahl der Bahnsteige folgende Themengruppen, unter denen sich weitere Untermerkmale subsummieren:

- Kundeninformation,
- Anschlüsse/Intermodalität,
- Aufenthalt/Dienstleistungen,
- Warten,
- Bahnübergänge und
- Leitsystem.

Insgesamt 78 Bahnhöfe und Haltepunkte (zu den Begriffen siehe Anhang 10.3) in der Region wurden anhand dieser Checkliste untersucht und aufgenommen. Nicht dazu zählen die neuen Haltepunkte der Stadtbahn an der Linie Eppingen - Heilbronn (wie z.B. Schwaigern-Ost/West etc.) sowie die in Bau befindlichen Haltepunkte an der Teilstrecke Heilbronn - Öhringen, da sie nach einem einheitlichen abgestimmten Ausstattungsstandard eingerichtet werden.

Um möglichst große Aktualität zu gewährleisten und mögliche Erhebungsprobleme zu beseitigen, wurden die gesammelten umfangreichen Informationen hinsichtlich des bahnspezifischen Angebots mit der Deutschen Bahn AG, Bahnhofsmanagement Heilbronn, abgeglichen und wo nötig ergänzt oder modifiziert.

Dem potentiellen Nutzer, also dem Fahrgast, werden tabellarische Informationen in der Regel nicht viel nützen; er benötigt aufbereitete Informationen, die

- visuell ansprechend,
- leicht lesbar und
- schnell erfassbar sind sowie
- ggf. auch mitgeführt werden können.

Kartographische Darstellungen sind für diesen Zweck das am besten geeignete Instrument. Ausgewählte wichtige Informationen über die Bahnhöfe wurden deshalb einheitlich kartographisch aufbereitet. Die Karten stellen den jeweiligen Bahnhof bzw. Haltepunkt und sein näheres Umfeld dar. Eingetragen sind verbreitete Symbole und Signets, die die Übersicht und die Zuordnung der verschiedenen Ausstattungen, Angebote, Dienstleistungen und sonstigen Informationen erleichtern.

Dargestellt werden alle Informationen, die direkt mit der Nutzung des Angebots im Bahnhof und in seinem Umfeld im Hinblick auf die Nutzung als Verkehrsdrehscheibe von Bedeutung sind.

Dazu gehören z.B. Hinweise darauf,

- ob ein Fahrkartenschalter vorhanden ist,
- ob und wo sich Fahrkartenautomaten befinden,
- ob und wo Schließfächer zu finden sind,
- wo sich Parkplätze für Pkw oder Fahrräder befinden,
- wo Bushaltestellen und Taxistände sind,
- ob es Unterführungen gibt bzw. wo ggf. die Übergänge über die Gleise sind,
- in welche Richtung die Züge fahren.

Die Darstellung in den Kartenskizzen erfolgt lagegetreu, so dass eine genaue Orientierung möglich ist. Die Karten werden ergänzt durch eine entsprechende Legende.

Zusätzlich steht ein Foto des Bahnhofsgebäudes zur Verfügung, so dass auch die visuelle Wiedererkennung deutlich erhöht wird. Dies ist gerade für Nutzer, die nicht täglich mit dem ÖPNV unterwegs sind oder die erstmals einen bestimmten Bahnhof als Ziel- oder Startpunkt ihrer Reise nutzen, von großer Bedeutung.

Das Informationsangebot ermöglicht dem Interessenten, sich im Vorfeld bzw. bei der Planung seiner Reise ein Bild von der Situation am Bahnhof zu machen und sich damit die Orientierung wesentlich zu erleichtern.

Dem formulierten Projektziel entsprechend wird die Darstellung im Internet angeboten werden. Das Internet dient heute sicher der besten und schnellsten Verbreitung der Informationen und bietet darüber hinaus - z.B. gegenüber Druckerzeugnissen - die besseren Möglichkeiten der Aktualisierung. Über eine intensive Verlinkung des Internetangebots kann zudem eine möglichst breite Nutzerschicht erreicht werden.

So hat z.B. die Deutsche Bahn/Bahnhofsmanagement Heilbronn bereits grundsätzliches Interesse signalisiert, das Angebot als Link in ihre homepage/Verbindungssuche aufzunehmen. Ebenso werden z.B. die Kommunen und die Landkreise der Region gebeten, die Internetseite mit diesem neuen Informationsangebot als Link auf ihre homepages zu stellen. Die Seite wird auch über die homepage des Regionalverbands Heilbronn-Franken abrufbar sein. Außerdem sollen links zu den Verkehrsunternehmen/-verbänden hergestellt werden.

3. *Der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe und Visitenkarte*

In der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens wurden Bahnhöfe zunächst

meist am Rand der Städte und Siedlungen angelegt, wo noch Platz war für den Gleisbau und die nötige Infrastruktur, die aufgrund des Erfolgs der Eisenbahnen als schnelles Transportmittel für Personen und Güter schnell wuchs.

Die Bahnstandsstandorte entwickelten sich bald zu den prosperierendsten Standorten der Städte. Die traditionelle Bahnhofstraße verband meist den Bahnhof mit der Stadt und stieg oftmals zur Prachtmeile der Städte auf. Der Stolz der Eisenbahn bzw. ihrer Geldgeber dokumentierte sich zudem in immer größeren und prachtvolleren Empfangsgebäuden, die ihrerseits wiederum den technischen Fortschritt dokumentierten z.B. mit den ersten selbst tragenden Stahlskelettkonstruktionen und die dadurch in Konkurrenz zu anderen bedeutenden Bauwerken wie Rathaus und Kirchen traten. Selbst in kleinen Gemeinden, in denen der Bahnhof oftmals noch abseitiger lag, gab man sich selten mit einfachsten Bauwerken zufrieden.

Die Bahnhöfe bildeten bald den Kristallisationspunkt wirtschaftlichen und kulturellen Lebens und stellten die Drehscheibe des verkehrlichen Fortschritts dar. Zusammen mit den repräsentativen Gebäuden wurden die Bahnhöfe zur Visitenkarte der Städte, die den Reisenden einen ersten repräsentativen Eindruck vermittelten.

Im Zuge des allgemeinen Bedeutungsverlustes der Eisenbahn aufgrund der stetigen Motorisierung der Bevölkerung vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg sank auch die Bedeutung und Funktion der Bahnhöfe im städtischen Leben. Im wirtschaftlichen und kulturellen Bereich wurden neue Schwerpunkte gesetzt, die verkehrliche Entwicklung orientierte sich vor allem am Individualverkehr, Bahn und Bahnhof reduzierten sich zusammen mit einem erheblichen Imageverlust zu "Restgrößen" für diejenigen Bevölkerungsteile, die sich keinen Pkw leisten konnten oder nicht nutzen können. Das Umfeld der Bahnhöfe wandelte sich in diesem Prozess oftmals in einen desolaten Zustand aus alten Gleisanlagen, ehemaligen Schuppen und Gebäuden oder Brachflächen. Auch die Empfangsgebäude, die nach dem Zweiten Weltkrieg teilweise neu gebaut werden mussten, konnten sich diesem Verfallsprozess nicht entziehen. Erforderliche Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen wurden oftmals nicht in notwendigem Maße durchgeführt.

Insgesamt können viele Städte und Gemeinden heute mit ihrem Bahnhof und seinem Umfeld nicht mehr repräsentieren - vielfach wird der Raum sich selbst überlassen; bei städtischem Interesse sind die Grundstücke vielfach nicht oder nur schwer zu erwerben oder anderweitig zu nutzen. Dies um so mehr, wenn die Bahnhöfe heute wieder abseits der aktuellen städtischen Entwicklungen liegen oder bei kleineren Gemeinden gar außerhalb.

Dennoch hat sich in den vergangenen Jahren eine gewisse Renaissance des Bahnverkehrs eingestellt. Als Auslöser dafür ist wohl die Einführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zu nennen, der seit langem sowohl zum Neubau von Bahnstrecken als auch von

Bahnhöfen führte. Das Thema Bahn und Bahnhof war wieder aktuell und führte zu Impulsen, die in geringem Maße auch auf die übrigen bestehenden Bahneinrichtungen übersprangen. Große traditionsreiche Bahnhöfe wie in Leipzig oder Mannheim wurden wiederentdeckt und mit hohem Aufwand in Wert gesetzt, heute ausgestattet mit einem breiten Angebot an - nicht nur reiseaffinen - Dienstleistungen.

Mit diesem Prozess einher ging auch die Aufwertung der Bahnhöfe als Knotenpunkte für den öffentlichen Verkehr. U-Bahnen und S-Bahnen banden den Bahnhof schon immer in ihre Netze ein, im Zuge des Aufbaus neuer Stadtbahn- und Straßenbahnnetze wurde der Bahnhof nun auch wieder mit den übrigen Zielen verknüpft, so dass er als Drehscheibe vor allem für den öffentlichen Verkehr wieder an Bedeutung gewann. Wenn auch kleine und mittelgroße Bahnhöfe bislang nicht auf breiter Front von Modernisierungs- und Aufwertungsmaßnahmen profitieren konnten, so gibt es doch einzelne Beispiele wie in Heilbronn, die eine erfolgreiche Aufwertung des Bahnhofs und seinen Funktionszugewinn deutlich machen. In Heilbronn gelang dies durch die Einbindung des Bahnhofs in das neue Stadtbahnnetz, obwohl der Bahnhof hier deutlich abseits der Innenstadt liegt.

4. *Bahnhofsentwicklungskonzeption Baden-Württemberg*

Die Chancen, die in der Aufwertung und Inwertsetzung von Bahnhöfen liegt, hat auch die Deutsche Bahn erkannt. Sie legte im Jahr 2002 für Baden-Württemberg eine Bahnhofsentwicklungskonzeption vor, mit der ein Anstoß für die Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe im Land gegeben werden sollte. Die Konzeption enthält auf Basis einer einheitlichen Mängelanalyse anhand von acht Kriterien eine Bewertung aller Bahnhöfe in Baden-Württemberg, für die die Einstufung der Dringlichkeit von Handlungsbedarf in drei Stufen vorgenommen wird. Damit liegt ein erster Versuch der flächendeckenden systematischen Bewertung von Bahnhöfen vor. Allerdings wird auch deutlich, dass die Bahn die Aufwertung von Bahnhöfen nicht allein als ihre Aufgabe sieht, sondern eingebunden sehen will in die öffentliche Wahrnehmung und in städtebauliche Entwicklungsprozesse.

Folgende acht Handlungsschwerpunkte wurden untersucht:

- Kundeninformation,
- Erscheinungsbild,
- Aufenthaltsqualität,
- Reisebedarf/Dienstleistungen,
- Bauliche Anlagen,
- Barrierefreie Zuwegung/Ausstattung,
- Service, Sicherheit und Sauberkeit (3-S-Technik) und
- Intermodalität/Vernüpfung.

Die Konzeption kann unter www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/presse/media-thek/infomaterial/bahnhofsentwicklungsprogramm.html abgerufen werden.

Die Durchsicht der Bewertungen für Bahnhöfe in der Region Heilbronn-Franken zeigt, dass vier Stationen (Bad Wimpfen, Obersulm-Sülzbach, Schwäbisch Hall-Wackershofen und Gaildorf) durchgängig gute Noten in allen acht Kriterien erhalten und danach als die Besten in der Region bezeichnet werden können. Dicht dahinter folgen weitere acht Bahnhöfe, die bis auf eine mittlere Benotung ebenfalls nur gute Noten erhalten haben und damit ebenfalls zum Spitzenfeld zählen. Entsprechend beurteilt wurden die Stationen in Roigheim, Eppingen-Richen, Möckmühl-Züttlingen, Fichtenberg, Niederstetten, Igersheim, Grünsfeld und Wertheim-Glashütte.

Die übrigen Bahnhöfe befinden sich im Mittelfeld mit einem Mix aus guten, mittleren und schlechten Bewertungen. Erwähnt werden kann noch, dass die Bahnhöfe mit dem schlechtesten Analyseergebnis in der Region maximal drei Negativ-Bewertungen erhalten haben; es sind dies die Stationen in Eppingen, Bad-Friedrichshall-Jagstfeld, Heilbronn-Sülmertor, Ilshofen-Eckartshausen und Lauda-Königshofen-Lauda. In der Gesamtbewertung der Konzeption gibt es dagegen außerhalb der Region sehr wohl auch Stationen, die mit bis zu sechs Negativbewertungen erheblich schlechter abschneiden.

Zu bedenken ist, dass die Bahnhofsentwicklungskonzeption aus dem Jahr 2002 stammt und deshalb nicht mehr in allen Punkten aktuell sein muss. So wird zwischenzeitlich z.B. der Bahnhof in Eppingen umgebaut und wieder mit Dienstleistungen ausgestattet. Auch sollen die Ideen aus der Konzeption in den laufenden Länderkonferenzen neu diskutiert werden. Städte und Gemeinden sollen stärker in die Diskussion eingebunden werden. Das größte Problem für eine zielgerichtete Umsetzung der Konzeption ist gegenwärtig die Finanzlage.

Die Deutsche Bahn will - wie in den vergangenen Jahren bereits - auch weiterhin Empfangsgebäude an den Bahnhöfen veräußern. Nach Aussage der Bahn können die Einnahmen aus Stationsentgelten für Zughalte und Vermietungen den notwendigen Investitionsbedarf für Instandhaltung und Erneuerung der Gebäude bei weitem nicht decken. Zahlreiche Empfangsgebäude stehen deshalb leer und werden zum Verkauf angeboten. Andere sind bereits verkauft und werden von den neuen Besitzern genutzt, in der Regel jedoch nicht mit Nutzungen für Reisende bzw. Fahrgäste. Auch der Verkauf der Empfangsgebäude ist letztlich von Standort, Umfeld und Zustand der Gebäude sowie vom Preis abhängig.

Einzelne Bahnhöfe erfahren aber durchaus auch Modernisierungen, im Gebäude und/oder auch im Umfeld. Das Beispiel Heilbronn wurde bereits erwähnt, aber auch die Modernisierung im Empfangsgebäude von Schwäbisch Hall-Hessental als wichtigem Schienenknotenpunkt in der Region oder - außerhalb der Region - dem Bahnhof

Ravensburg mit gesamten Bahnhofsumfeld können hier genannt werden. Bei konkreten großen Projekten ist eine Zusammenarbeit aller Beteiligten gefordert, die auch eine gemeinsame Finanzierung notwendig macht. So beteiligt sich neben der Bahn und der Gemeinde auch das Land Baden-Württemberg oder der Bund an der Gesamtfinanzierung solcher Projekte. Auch bei Maßnahmen in kleinerem Rahmen tritt das Land ggf. als Kofinanzierer auf. Die Prioritäten für Maßnahmen werden zwischen der Deutschen Bahn und der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft abgestimmt, wobei die Reisendenzahlen an dem jeweiligen Bahnhof ein wesentliches Kriterium darstellen.

Im Zuge des Verkaufs der Empfangsgebäude will sich die Deutsche Bahn auch weiter aus dem Fahrkartenverkauf an den Stationen zurückziehen. Der Fahrkartenverkauf soll verstärkt an Dritte abgegeben werden. Dazu wurde ein Franchise-Modell "DB Service-Store" kreiert, mit dem Interessenten Verkaufsflächen in Bahnhöfen anmieten und zusammen mit anderen Dienstleistungen wie Postagentur, Reisebüro, Reiseconvenience, Backwaren/Imbiss etc. kombinieren können.

Realisiert wurde ein solcher Service-Store bislang in Osterburken (Neckar-Odenwald-Kreis) an der Strecke Heilbronn - Würzburg. In der Umsetzung befindet sich das Projekt in Eppingen an der Stadtbahnlinie Heilbronn - Karlsruhe. Angedacht ist derzeit die Umsetzung von Service-Stores in der Region Heilbronn-Franken an zwei Bahnhöfen mit starkem Besucherreiseverkehr, so in Bad Rappenau.

5. *Ergebnisse der Bahnhofsanalyse Region Heilbronn-Franken*

Wie bereits erwähnt, sind derzeit 78 Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region in Betrieb. Nicht dazu zählen die neuen zusätzlichen Haltpunkte im Zuge des Aufbaus der Stadtbahn Heilbronn. Bei einem Schienennetz mit einer Gesamtlänge von ca. 400 km in der Region bedeutet dies rechnerisch etwa alle fünf Kilometer einen Bahnhof bzw. einen Haltepunkt. Die Erhebung hat den Stand Ende November 2004.

Das Oberzentrum Heilbronn verfügt über einen Hauptbahnhof sowie zwei Haltepunkte (Sülmertor und Karlstor), von denen der letztere im Zuge des Stadtbahnausbaus Heilbronn - Öhringen aufgegeben wurde.

Von den acht Mittelzentren in der Region verfügen sieben - Neckarsulm, Öhringen, Schwäbisch Hall, Crailsheim, Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim - über einen Schienenanschluss mit Bahnhof sowie weitere zehn Haltepunkte. Das Mittelzentrum Künzelsau hat keinen Schienenanschluss. Die übrigen 58 Bahnhöfe und Haltpunkte verteilen sich auf die Unterzentren, Kleinzentren und sonstigen Gemeinden der Region.

Von 22 Unterzentren in der Region verfügen 10 über einen Bahnhof sowie zusätzlich über 14 Haltepunkte in Ortsteilen. Dazu gehören z.B. Lauffen a.N., Möckmühl,

Blaufelden oder Weikersheim. Ohne Bahnanschluss und damit Bahnhof/Haltepunkte sind z.B. Unterzentren wie Brackenheim, Obersontheim, Bühlertann, Gerabronn, Creglingen, Dörzbach oder Krautheim.

Von den 27 Kleinzentren in der Region haben elf einen Schienenanschluss mit Bahnhof sowie weitere neun Haltepunkte in Ortsteilen. Zu den Kleinzentren gehören z.B. Gundelsheim, Schwaigern, Niederstetten oder Freudenberg. Ohne Schienenanschluss und Bahnhof/Haltepunkt sind z.B. Kleinzentren wie Güglingen, Wüstenrot, Vellberg, Fichtenau, Mulfingen oder Kulsheim.

Darüber hinaus gibt es 14 Gemeinden, die über einen Bahnhof/Haltepunkt verfügen, denen aber keine zentralörtlichen Funktionen zugeordnet sind wie z.B. Gemmingen, Fichtenberg, Igersheim, Werbach, Wittighausen oder Ahorn-Eubigheim.

Daraus ergibt sich, dass 20 Bahnhöfe/Haltepunkte bzw. 26% aller 78 Bahnhöfe/Haltepunkte im Oberzentrum und den Mittelzentren der Region zu finden sind, der Großteil aber mit 58 Bahnhöfen/Haltepunkten bzw. 74% aller Bahnhöfe in Gemeinden mit geringerer Zentralität.

Betrachtet man die Verteilung nach Raumkategorien, ergibt sich folgendes Bild:

- Im Verdichtungsraum Heilbronn sind 18 Bahnhöfe/Haltepunkte vorhanden, das sind 23% aller Bahnhöfe.
- In der Verdichtungsrandzone um Heilbronn, also vor allem großen Teilen des Landkreises Heilbronn, existieren zwölf Bahnhöfe/Haltepunkte (15%).
- Im Ländlichen Raum sind mit 45 Bahnhöfen/Haltepunkten die meisten Standorte zu finden (58%).
- Im Verdichtungsbereich des Ländlichen Raums, als rund um Schwäbisch Hall und Crailsheim, sind es drei Bahnhöfe/Haltepunkte.

In der Summe sind damit 30 Bahnhöfe/Haltepunkte im Verdichtungsbereich und seiner Randzone zu finden (= 38% aller Bahnhöfe) und damit dort, wo auch der Bevölkerungsschwerpunkt der Region mit etwa 385 000 Einwohner liegt. 48 Bahnhöfe/Haltepunkte (= 62%) liegen im Ländlichen Raum und seinem Verdichtungsbereich, der flächenmäßig mit ca. 80% zwar den größten Teil der Region einnimmt, aber nur ca. 500 000 Einwohner hat.

Damit wird deutlich, dass viele Bahnhöfe in der Region wichtige Verkehrsfunktionen im Ländlichen Raum übernehmen und damit bedeutsame Erschließungs- und Verbindungsfunktionen der Schiene im Ländlichen Raum wahrnehmen.

Diese Feststellung spiegelt sich leider nicht ausreichend bei der Ausstattung und den Dienstleistungen an den Bahnhöfen wieder, von einzelnen Sonderfunktionen abgesehen.

Bahnhöfe haben sich in der Vergangenheit vor allem auch durch ihre repräsentativen Empfangsgebäude ausgezeichnet.

Von den 78 Bahnhöfen/Haltepunkten in der Region sind 15 Standorte (= 19%) ohne Empfangsgebäude; hierbei handelt es sich im wesentlichen um Haltepunkte. Von den 63 Bahnhöfen mit Empfangsgebäude werden derzeit noch 19 (= 24%) von der Deutschen Bahn als Empfangsgebäude genutzt; die übrigen 44 Empfangsgebäude dienen anderen Nutzungen oder sind leer stehend. Damit sind 60 Bahnhöfe/Haltepunkte von 78 in der Region ohne Empfangsgebäude. Die Empfangsgebäude, die als solche auch noch genutzt werden, befinden sich in Eppingen, Bad Rappenau, Bad Rappenau-Grombach, Heilbronn, Neckarsulm, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Bad Wimpfen, Möckmühl, Weinsberg, Öhringen, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim, Blaufelden, Niederstetten, Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen-Lauda, Wittighausen, Werbach-Gamburg und Ahorn-Eubigheim. Die beiden Mittelzentren Tauberbischofsheim und Wertheim verfügen nicht mehr über öffentlich zugängliche Empfangsgebäude der Bahn.

Nicht alle Empfangsgebäude, die noch ‚in Betrieb‘ sind, verfügen über personenbediente Schalter, an denen Fahrkarten erworben werden können. In 12 dieser Bahnhöfe gibt es noch Fahrkartenschalter mit Personal, dazu zählen Bad Wimpfen, Heilbronn, Neckarsulm, Weinsberg, Öhringen, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim, Niederstetten, Weikersheim. Außerdem gibt es noch Fahrkartenschalter in Lauffen a.N. und Weikersheim sowie einen privatisierten Fahrkartenverkauf (Agentur) in Tauberbischofsheim (Edeka-Center). Insgesamt können damit derzeit noch an dreizehn Schaltern (= 17%) - wenn auch gegebenenfalls nur stundenweise - Fahrkarten erworben werden.

Neben Fahrkartenschaltern gehören auch die ‚Service-Points‘ zu den Dienstleistungen der Deutschen Bahn an ihren Bahnhöfen, an denen Information und Beratung angeboten wird. In der Region Heilbronn-Franken sind vier Bahnhöfe mit diesem Service ausgestattet: Heilbronn, Crailsheim, Bad Mergentheim und Lauda-Königshofen-Lauda. Hierbei handelt es sich um Bahnhöfe, die als Umsteigebahnhöfe in der Region ebenso erhöhten Beratungsbedarf generieren wie Bad Mergentheim mit einem erhöhten Anteil bahnreisender Kurgäste.

Die zentralörtlichen Funktionen und Bedeutung von Heilbronn als Oberzentrum, Crailsheim und Bad Mergentheim als Mittelzentren und Lauda-Königshofen als Unterzentrum sind hierfür wohl als alleiniger Grund nicht ausreichend - vielmehr spielen Sonderfaktoren eine Bedeutung. Heilbronn, Crailsheim und Lauda-Königshofen-Lauda sind wichtige Drehscheiben im Schienenverkehr, an denen sich mehrere Schienenstrecken kreuzen und damit Umsteigebedarf besteht. Hierbei hat der Hauptbahnhof in Heilbronn mit fünf Schienenstrecken und der Stadtbahn bei ca. 12 000 Ein-/Aussteigern täglich die größte Bedeutung in der Region. In Crailsheim treffen sich vier Eisenbahnlinien und in Lauda-Königshofen-Lauda kreuzen sich zwei Schienenstrecken. Bad Mergentheim schließlich ist Kurort und damit Ziel- und Startpunkt für bahnreisende Kurgäste.

Mit Fahrkartenautomaten sind über 92% aller Bahnhöfe in der Region ausgestattet. Mindestens ein Automat findet sich an 72 Bahnhöfen, entweder am ersten Gleis, im Zugangsbereich oder im Bahnhofsgebäude, vielfach gibt es aber auch mehrere Fahrkartenautomaten, z.T. auf mehrere Bahnsteige verteilt. Ohne Fahrkartenautomaten waren zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme die Bahnhöfe/Haltepunkte in Bad Rappenau-Obergimpfern und Siegelsbach (Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft, SWEG), Nordheim, Schwäbisch Hall-Wackershofen, Weikersheim-Laudenbach und Werbach-Niklashausen. Allerdings stehen seitens der Deutschen Bahn teilweise bereits Überlegungen bzw. Vorbereitungen zur Installation von Fahrkartenautomaten an betroffenen Standorten. Die Bahnhöfe/-Haltepunkte Bad Rappenau-Obergimpfern und Siegelsbach gehören zur Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft, die noch die Strecke Meckesheim - Neckarbischofsheim - Hüffenhardt bedient.

Fahrplanaushänge sind im Öffentlichen Personennahverkehr vor Ort wohl die grundlegendste und wichtigste Informationsbeschaffungsmöglichkeit. Fahrpläne der Bahnen waren auch an fast allen Bahnhöfen/Haltepunkten zu finden. Ausnahmen bildeten zum Zeitpunkt der Erhebung nur die Bahnhöfe/Haltepunkte Neudenau-Herbolzheim, Offenau, Schwäbisch Hall-Wackershofen und Rot am See. Dies kann jedoch auch auf Zufälligkeiten zurück zu führen sein, zeigt aber, dass selbst solche Kleinigkeiten laufend überprüft und bereinigt werden müssen. Denn kaum etwas ist für Reisende ärgerlicher als am Bahnhof/Haltepunkt zu stehen und sich nicht über das aktuelle Fahrtenangebot informieren zu können.

Für die ankommenden ortsunkundigen Reisenden sind Hinweise auf weiterführende Verkehrsmittel ihrer Mobilitätskette im Bahnhof insbesondere dann wichtig, wenn es sich um größere Bahnhöfe handelt, es mehrere Ausgänge gibt, eine unübersichtliche Situation besteht oder sich die Verkehrsmittelstandorte nicht direkt vor dem Bahnhofsgebäude befinden. Bei der Erhebung wurde nach entsprechenden Hinweisen in den Bahnhöfen gesucht, die z.B. auf Bushaltestellen, Taxistände, Fahrradständer, P+R-Plätze oder sonstiges wie etwa Toiletten hinweisen.

An insgesamt neun Bahnhöfen/Haltepunkten wurden solche Hinweise gefunden, die sich sowohl auf größere Bahnhöfe als auch kleine Haltepunkte verteilen: Eppingen, Schwaigern-Stetten a.H., Bad Rappenau, Heilbronn, Möckmühl, Roigheim, Lauffen a.N., Weinsberg, Obersulm-Sülzbach, Öhringen, Gaildorf, Ilshofen-Eckartshausen, Crailsheim, Weikersheim, Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen-Lauda, Grünsfeld, Kirchheim-Gaubüttelbrunn.

Die Bedeutung eines Bahnhofs als Drehscheibe für den Öffentlichen Personennahverkehr und den Übergang vom und zum Individualverkehr hängt von der Verknüpfung mit weiterführenden bzw. zulaufenden Buslinien und dem Angebot an Parkplätzen ab und steigt mit der Anzahl solcher Buslinien und vorhandener Parkplätze:

Die Bestandsaufnahme in der Region hat ergeben, dass 51 Bahnhöfe/Haltepunkte einen Busanschluss haben (= 65%), 27 Bahnhöfe/Haltepunkte dagegen ohne Busanschluss sind. Bei den Busanschlüssen handelt es sich um regelmäßig verkehrende Buslinien. Lediglich am Bahnhof Bad Wimpfen hält nur der Touringbus der Deutschen Bahn (Route "Burgenstraße" Mannheim - München). In Neudenau-Siglingen sind die Bushaltestellen nicht direkt am Bahnhof, aber in fußläufiger Entfernung.

Zu den Bahnhöfen/Haltepunkten ohne direkten Busanschluss gehörten zum Zeitpunkt der Erhebung Ittlingen, Schwaigern-Stetten a.H., Leingarten, Nordheim, Siegelsbach, Bad Rappenau-Babstadt, -Grombach und -Obergimpfern, Bad Wimpfen-Hohenstadt, Heilbronn-Karlstor und -Sülmertor, Roigheim, Weinsberg, Obersulm-Affaltrach und -Sülzbach, Ahorn-Eubigheim, Weikersheim-Laudenbach, Bad Mergentheim-Edelfingen, Igersheim, Grünsfeld-Zimmern, Tauberbischofsheim-Distelhausen, -Dittigheim und -Hochhausen, Werbach-Gamburg und -Niklashausen sowie Wertheim-Bronnbach.

Je mehr Buslinien den Bahnhof anfahren, um so größer ist seine Bedeutung als Schnittstelle im ÖPNV-Netz zu bewerten. Legt man mindestens fünf Buslinien zu Grunde, verfügen 15 Bahnhöfe in der Region über Haltepunkte für mehr als fünf Buslinien. Die stärkste Schnittstelle mit fast 20 Buslinien ist der Hauptbahnhof im Oberzentrum Heilbronn. Auch die Mittelzentren Öhringen, Crailsheim, Bad Mergentheim und Wertheim bilden mit zehn und mehr Buslinien wichtige Schnittstellen im ÖPNV. Große Bedeutung haben darüber hinaus weitere Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen als Unterzentren: Eppingen, Möckmühl, Gaildorf, Blaufelden, Schrozberg, Weikersheim sowie Lauda-Königshofen-Lauda und -Königshofen. Sonderrollen kommen Schwäbisch Hall-Hessental aufgrund seiner Knotenfunktion im Schienennetz sowie Bad Mergentheim-Markelsheim zu. Allen gemeinsam ist - mit Ausnahme des Oberzentrums Heilbronn - ihre Lage im Ländlichen Raum bzw. im Falle von Crailsheim im Verdichtungsgebiet im Ländlichen Raum. Ihre Schnittstellenfunktion resultiert damit vor allem aus den großen Einzugsbereichen, die von zahlreichen Buslinien erschlossen werden. Ein wesentlicher Bedeutungsfaktor kommt hier auch dem Schülerverkehr zu, der von und zu den zentralen Schulstandorten mit Bus und Bahn stattfindet.

Fahrgäste, die mit dem Zug am Zielbahnhof ankommen, wollen meist nicht am Bahnhof bleiben, sondern setzen ihre Reise fort z.B. zum Zentrum. Dafür ist im ÖPNV der Bus erste Wahl. Die Frage, ob vom Bahnhof aus Busse in das zugehörige Zentrum der jeweiligen Standortgemeinde verkehren, konnte in 27 Fällen bejaht werden, also etwa einem Drittel aller Bahnhöfe/Haltepunkte. Inwieweit fahrplanmäßig Busverbindungen und Zugverkehr aufeinander abgestimmt sind, wurde hier jedoch nicht geprüft. Entsprechende Busverbindungen wurden in Heilbronn und den Mittelzentren der Region mit Bahnanschluss und Schwäbisch Hall-Hessental, den Unterzentren Bad Rappenau, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Möckmühl, Lauffen a.N., Gaildorf und Weikersheim, den Kleinzentren Neuenstein, Rot am See, Niederstetten, Grünsfeld, Freudenberg sowie einigen Gemeinden ohne zentralörtliche Funktionen und Ortsteilen gefunden.

Das bedeutet umgekehrt, dass es von 51 Bahnhöfen aus keine Busverbindung ins Zentrum gibt. Zwar ist zu berücksichtigen, dass z.B. der Bahnhof ohnehin zentrumsnah liegen kann, es sich um einen Haltepunkt in einem Ortsteil handelt oder der Bahnhof nicht in das Busnetz integriert ist (siehe oben), die Erreichbarkeit des Ortszentrums mit dem ÖPNV muss jedoch in vielen Fällen als deutlich eingeschränkt beurteilt werden.

In diesem Zusammenhang kann gegebenenfalls ein Taxi die Lösung des Erreichbarkeitsproblems darstellen. An den Bahnhöfen/Haltepunkten in der Region wurden 15 Standorte von Taxiständen gefunden, in Möckmühl ist ein Taxiruf vorhanden. Taxistände am Bahnhof sind vor allem in Heilbronn und den Mittelzentren Neckarsulm, Öhringen, Schwäbisch Hall/-Hessental, Crailsheim, Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim zu finden, aber auch in den Unterzentren Eppingen, Bad Rappenau, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Gaildorf, Schrozberg und Lauda-Königshofen-Lauda, die wie z.B. Bad Rappenau teilweise über bereits erwähnte Sonderfunktionen verfügen.

In elf Fällen fallen Busanschluss ins Zentrum und Taxistand am Bahnhof zusammen, was einerseits für die Bedeutung dieser Bahnhöfe (Bad Rappenau, Heilbronn, Neckarsulm, Möckmühl, Öhringen, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim, Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim) als Schnittstelle spricht und diese Funktion stützt; andererseits bedeutet dies für die überwiegende Anzahl der Bahnhöfe eine unverändert eingeschränkte Erreichbarkeit.

Von Seiten des straßengebundenen Individualverkehrs tragen neben den Taxis auch die Bahnnutzer zur Bedeutung eines Bahnhofs bei, die nicht mit dem ÖPNV, sondern mit dem Pkw den Bahnhof/Haltepunkt aus dem näheren und weiteren Umfeld anfahren. Ein Hinweis darauf kann daher die Zahl der vorhandenen und ausgewiesenen Parkplätze sein. Etwa 26 Bahnhöfe/Haltepunkte in der Region verfügen über keine ausgewiesenen Parkplätze. Dennoch können hier im Einzelfall Parkmöglichkeiten z.B. am Straßenrand bestehen. An allen anderen Bahnhöfen sind Parkplätze ausgewiesen, von drei Parkplätzen in Bad Rappenau-Babstadt oder Weikersheim-Laudenbach bis in Größenordnungen von bis zu ca. 200 Parkplätzen in Eppingen, Bad Rappenau, Heilbronn, Bad Friedrichshall-Jagstfeld oder Crailsheim. Insgesamt wurde eine Größenordnung von über 2 200 ausgewiesenen Parkplätzen ermittelt. An 14 Bahnhöfen/Haltepunkten werden Kurzzeitparkplätze ausgewiesen, an 11 Bahnhöfen/Haltepunkten sind Behindertenparkplätze beschildert.

Als Park und Ride- (P&R)-Plätze waren zum Zeitpunkt der Erhebung ca. 800 Parkplätze an 15 Bahnhöfen/Haltepunkten beschildert. Es sind dies die Bahnhöfe/Haltepunkte in Eppingen, Bad Rappenau, Heilbronn, Lauffen a.N., Nordheim, Neckarsulm, Roigheim, Öhringen, Waldenburg, Gaildorf, Fichtenberg, Crailsheim, Lauda-Königshofen-Lauda, Kirchheim und Wertheim.

Als Teilnehmer des Umweltverbundes sind im Zuge der Mobilitätskette schließlich auch Radfahrer auf die Schnittstelle Bahnhof angewiesen. An 52 von 78 Bahnhöfen sind Fahrradabstellanlagen vorhanden, vielfach überdacht. Davon verfügen 12 Bahnhöfe über abschließbare Fahrradboxen (Eppingen, Gemmingen, Schwaigern, Bad Rappenau, Heilbronn, Neckarsulm, Obersulm-Eschenau und -Willsbach, Gaildorf, Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen-Lauda, Wertheim). 26 Bahnhöfe/Haltepunkte sind ohne Vorkehrungen für Fahrräder.

Zu den kundenorientierten Serviceleistungen an einem Bahnhof gehören Schließfächer und Kofferkulis. Beides wird an den Bahnhöfen in der Region nur sehr begrenzt angeboten. Schließfächer sind in den sechs Bahnhöfen Heilbronn, Öhringen, Crailsheim, Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen-Lauda und Wertheim zu finden. Neben den zentralörtlichen Funktionen dieser Städte haben diese Bahnhöfe überwiegend auch Funktionen als Umsteigepunkt bzw. für den Kurverkehr. Kofferkulis werden in drei Bahnhöfen angeboten, nämlich Heilbronn, Crailsheim und Lauda-Königshofen-Lauda.

Der Aufenthalt an Bahnhöfen kann durch verschiedene Einrichtungen und Dienstleistungen angenehmer gestaltet werden. Als DB-seitiger Mindeststandard gilt die Ausstattung mit Sitzbank, Wetterschutz und Papierkorb. Eine bessere Ausstattung wird heute nur auf Bestellung Dritter hin vorgenommen. Sitzmöglichkeiten werden an fast allen Bahnhöfen/Haltepunkten angeboten, zum Zeitpunkt der Erhebung jedoch nicht in Heilbronn-Karlstor, Bad Friedrichshall-Untergriesheim, Siegelsbach, Schwäbisch Hall, Schrozberg, Ahorn-Eubigheim und Boxberg-Wölchingen.

Überdachte Wartebereiche sind ebenfalls fast überall vorhanden, jedoch nicht in Siegelsbach, Schwäbisch Hall-Hessental, Schrozberg, Ahorn-Eubigheim und Boxberg-Wölchingen.

Warerräume sind an 19 Bahnhöfen vorhanden, das sind ca. 24% aller Bahnhöfe. Es sind die Bahnhöfe mit noch geöffnetem Empfangsgebäude (siehe vorne) sowie Fichtenberg und Lauffen a.N.

Öffentliche Telefone am Bahnhof oder in fußläufiger Entfernung sind an 26 Bahnhöfen/Haltepunkten vorhanden bzw. an 52 Standorten nicht vorhanden.

Notruffeinrichtungen sind an insgesamt sechs Bahnhöfen vorhanden (Heilbronn, Neudenau-Herbolzheim, Schwäbisch Hall-Hessental, Weikersheim-Elpersheim, Lauda-Königshofen-Lauda und Freudenberg).

Öffentliche Toiletten sind an 13 Bahnhöfen vorhanden; nicht mitgezählt wurden Toiletten in Restaurants u.ä.

Dienstleistungen Dritter in Form von Geschäften, Kiosken etc. gibt es an 20 Bahnhöfen

in der Region. Sie können - je nach Standort des Bahnhofs - zumindest ein Indiz dafür sein, dass das Fahrgast-/ Kundenpotential so hoch ist, dass ein Geschäft in dieser Lage betrieben werden kann. Bei einer günstigen räumlichen Situation zum Zentrum oder bei hoher Laufkundschaft relativiert sich natürlich eine solche Einschätzung. Die Dienstleistungen reichen vom Imbiss oder Kiosk wie in Bad Rappenau, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim oder Bad Mergentheim über Bistros und Bahnhofsgaststätten wie in Siegelbach, Bad Wimpfen, Heilbronn oder Ilshofen-Eckartshausen bis hin zu Buch- bzw. Zeitschriftenläden wie in Heilbronn, Lauffen a.N. oder Lauda-Königshofen-Lauda. Mehrfach sind auch Postfilialen oder Bankfilialen im Bahnhof oder im direkten Umfeld des Bahnhofs zu finden wie in Öhringen, Crailsheim oder Bad Mergentheim.

Schließlich sind die Zugangsbedingungen zum Bahnhof bzw. zu den Bahnsteigen ein Kriterium insbesondere für ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen oder auch Personen z.B. mit Kinderwagen. Über mehr als einen Bahnsteig verfügen in der Region 54 Bahnhöfe/Haltepunkte, d.h. dass in mehr als zwei Dritteln aller Bahnhöfe ggf. Gleise überwunden oder Überführungen bzw. Unterführungen benutzt werden müssen, um den Bahnsteig zu erreichen bzw. umgekehrt zu verlassen. Bahnunterführungen und eine Überführung gibt es an 16 Bahnhöfen/Haltepunkten in der Region bzw. in deren Nähe. Es sind dies Heilbronn, Heilbronn-Karlstor und -Sülmertor, Neckarsulm, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Nordheim, Ellhofen, Obersulm-Affaltrach und -Sülzbach, Lauffen a.N., Schwäbisch Hall-Hessental, Gaildorf, Crailsheim, Fichtenberg, Lauda-Königshofen-Königshofen und -Gerlachsheim. Mit Lift oder Rolltreppen ist kein einziger Bahnhof/Haltepunkt in der Region ausgestattet, über Gepäckbänder zur Transporterleichterung verfügen die drei Bahnhöfe in Heilbronn, Gaildorf und Crailsheim; Kinderwagenrampen gibt es in Gaildorf, Crailsheim und Lauda-Königshofen-Königshofen.

Zwar strebt die Deutsche Bahn langfristig eine mobilitätseingeschränkten Personen adäquate Ausstattung ihrer Bahnhöfe bei mehr als 1 000 Umsteigern täglich an, jedoch sind hier enge finanzielle und technische Grenzen gesetzt. In der Tat sind eventuelle Forderungen nach einer entsprechenden angemessenen Ausstattung aller Bahnhöfe und Haltepunkte kritisch zu hinterfragen, da dies mit einem immensen finanziellen Aufwand verbunden wäre. Insofern stellen die 80% der Bahnhöfe/ Haltepunkte in der Region, die lediglich über einen einfachen Übergang über die Gleise verfügen, möglicherweise die praktikablere Lösung dar. Dies macht auch deutlich, dass die überwiegende Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region in einem Maße frequentiert wird, das diese einfache Lösung noch zulässt.

Aus Sicht der Reisenden, die sich an ihrem Zielbahnhof nicht auskennen, ist oftmals nicht nur die Information über die Ausstattung am Bahnhof oder über weiterführende Verkehrsmittel wichtig, von Interesse dürften häufig auch öffentliche Angebotsformen im Bahnhofsumfeld sein. Dazu gehören Informationen über öffentliche Einrichtungen und/oder Attraktionen am Ort und deren Ausschilderung, ein Stadt- und/oder Umge-

bungsplan zur Orientierung oder ggf. auch die Verfügbarkeit von touristischen Informationen sein. Die Recherche an den Bahnhöfen und Haltepunkten in der Region Heilbronn-Franken hat ergeben, dass lediglich an vier Bahnhöfen/Haltepunkten Hinweise auf öffentliche Einrichtungen und/oder Attraktionen gefunden wurden (Bad Friedrichshall-Untergriesheim, Neudenau, Gaildorf, Bad Mergentheim).

Stadtpläne oder Umgebungspläne fanden sich an 17 Bahnhöfen/Haltepunkten oder ihrer unmittelbaren Umgebung (Eppingen, Bad Wimpfen, Neckarsulm, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Öhringen, Schwäbisch Hall und -Hessental, -Wackershofen, Fichtenberg, Gaildorf, Ilshofen-Eckartshausen, Blaufelden, Bad Mergentheim-Markelsheim, Igersheim, Wertheim und -Bronnbach sowie Freudenberg). Hier kann der Schluss gezogen werden, dass vor allem touristische Gründe ausschlaggebend gewesen sein können. Allerdings ist umgekehrt festzustellen, dass alle übrigen Bahnhöfe/Haltepunkte, die ebenfalls touristische Bedeutung haben wie z.B. im Jagsttal oder im Taubertal, noch entsprechenden Nachholbedarf haben.

Die Vermittlung von touristischen Informationen konnte an vier Bahnhöfen der Region in Bad Wimpfen, Heilbronn, Crailsheim und Lauda-Königshofen-Lauda eruiert werden. In Bad Wimpfen und Crailsheim funktioniert dies über das Personal am Fahrkartenschalter, in Heilbronn über Informationen in der Schalterhalle und in Lauda-Königshofen-Lauda über ein Servicebüro. Angesichts des touristischen Potentials der Region gerade auch im Hinblick auf den Radtourismus scheinen hier noch Handlungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu bestehen.

6. Zusammenfassende Ergebnisse

Die Recherche und Analyse der Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Heilbronn-Franken hat ein sehr unterschiedliches Ergebnis erbracht. Von gut ausgestatteten Bahnhöfen bis hin zu einfachen Haltepunkten mit minimaler Ausstattung ist die gesamte Bandbreite vertreten. Dies spiegelt in gewisser Weise auch die Situation in der Region wider, die ebenfalls mit ihrem Verdichtungsraum und seiner höchsten Bevölkerungsdichte bis hin zum Ländlichen Raum mit niedrigster Bevölkerungsdichte eine breite Strukturvielfalt aufweist.

Zweifellos wird man von einem Bahnhof oder Haltepunkt im Ländlichen Raum mit relativ geringer Fahrgastfrequenz nicht dieselben Anforderungen an die Ausstattung und das Angebot stellen können wie an einen Bahnhof in einem Mittel- oder Oberzentrum mit relativ hoher Fahrgastfrequenz. Insofern sind eventuelle Forderungen nach einer Gleichbehandlung aller Bahnhöfe und Haltepunkte sicher wenig realistisch.

Unterschiedliche Ausstattungsqualitäten wird es demnach immer geben. Die Ergebnisse der Recherche zu Grunde legend können folgende Gruppen gebildet werden:

- Bahnhöfe in den größeren Zentren der Region (Oberzentrum und Mittelzentren),

- Bahnhöfe mit Umsteigefunktionen im Netz,
- Bahnhöfe/Haltepunkte mit touristischer Bedeutung,
- Bahnhöfe mit Bedeutung für den Kurverkehr,
- sonstige Bahnhöfe und Haltepunkte.

Zu den Bahnhöfen in den Zentren der Region gehören Heilbronn, Neckarsulm, Öhringen, Crailsheim und Bad Mergentheim. Schwäbisch Hall hat zwar einen Bahnhof, die größere Bedeutung und bessere Ausstattung hat jedoch der Bahnhof Schwäbisch Hall-Hessental. Tauberbischofsheim und Wertheim haben zwar Bahnhöfe, verfügen jedoch nicht mehr über entsprechend genutzte Empfangsgebäude. Damit ist sicher ein gewisser Imageverlust verbunden. Das Mittelzentrum Künzelsau schließlich ist ohne Bahnanschluss. Insgesamt haben die Bahnhöfe der Zentren eine bessere Ausstattung als der Durchschnitt aller Bahnhöfe und Haltepunkte, jedoch schwankt die Ausstattung untereinander erheblich.

Die wichtigsten Umsteigebahnhöfe in der Region sind Heilbronn, Crailsheim und Lauda-Königshofen-Lauda. Heilbronn und Crailsheim haben damit neben ihren zentralörtlichen Funktionen auch Bedeutung als Umsteigepunkte im Schienenverkehr. Lauda-Königshofen-Lauda hat sich seine Funktion als Drehkreuz zwischen dem Verkehr Stuttgart - Heilbronn - Würzburg und dem Anschluss des Taubertals mit den benachbarten Mittelzentren Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim bewahren können. Entsprechend ist die Ausstattung dieser Bahnhöfe besser als der Durchschnitt der übrigen Bahnhöfe.

Bahnhöfe und Haltepunkte mit touristischer Bedeutung sind schwerer zu fassen. Hierzu gehören sicher Bahnhöfe und Haltepunkte wie Bad Wimpfen, Bad Mergentheim, Schwäbisch Hall, Weikersheim oder Wertheim. Insbesondere mit Blick auf den relativ bedeutungsvollen Radtourismus in der Region sind dies aber auch alle Bahnhöfe und Haltepunkte in den Tallagen von Neckar, Jagst und Tauber. Ihre Ausstattung auch hinsichtlich touristischer Informationen schwankt den Ergebnissen der Erhebung zu Folge erheblich.

Die drei Kurorte Bad Mergentheim, Bad Rappenau und Bad Wimpfen in der Region Heilbronn-Franken verfügen alle über Bahnanschluss mit Bahnhöfen und noch in Betrieb befindlichen Empfangsgebäuden. Hervorgehoben ist hier die Ausstattung des Bahnhofs Bad Mergentheim, während z.B. der Bahnhof Bad Rappenau keinen Fahrkartenschalter mehr besitzt.

Die Bandbreite der Ausstattung der übrigen Bahnhöfe ist - wie nicht anders zu erwarten - breit. Sie reicht von relativ gut ausgestatteten Bahnhöfen wie z.B. Bad Friedrichshall-Jagstfeld bis hin zu Haltepunkten wie Wertheim-Bronnbach, der trotz touristischer Bedeutung nur eine Minimalausstattung aufweist.

7. *Empfehlungen, Aussicht*

Die Ergebnisse der Analyse der Situation an den Bahnhöfen in der Region Heilbronn-Franken sollen nicht nur den Reisenden nutzen, die sich vorab Informationen über ihren Bahnhof beschaffen wollen.

Die Analyse der Bahnhöfe der Region soll auch dazu dienen, sich stärker mit dem Thema Bahnhof zu befassen und den Bahnhof und sein Umfeld stärker aus Kundensicht zu betrachten. Adressaten hierfür sind hier nicht nur die Bahnen, sondern auch die Kommunen. Die Ergebnisse können Hinweise darauf geben, was am eigenen Bahnhof gut oder nicht gut gelöst ist und welche Verbesserungen angestrebt werden können. Vergleichsmöglichkeiten zu anderen Bahnhöfen sind gegeben.

Dazu wurde in der Projektgruppe zusätzlich am Beispiel der Bahnhöfe und Haltepunkte im Raum Schwäbisch Hall eine stichpunktartige Untersuchung durchgeführt, auf deren Basis ein ausführliches Anforderungsprofil an die Gestaltung und Ausschilderung von Bahnhöfen in Städten angelegt wurde. Es berücksichtigt sowohl die inneren als auch die äußeren Anforderungen an eine optimale Situation.

Das Anforderungsprofil ist im Anhang 10.2 enthalten und soll als Anleitungshinweis für die aktive Beschäftigung mit dieser Thematik verstanden werden.

Ein aufbereitetes Umfeld, Parkplätze, Hinweistafeln, Stadtplan, touristische Informationen und Zugangsbeschilderungen für Fußgänger und Pkw-Nutzer können oftmals mit geringen Mitteln seitens der Kommunen in Angriff genommen und umgesetzt werden und positive Signale setzen. Umgekehrt kann auch die Bahn mit geringen Mitteln manches an den Bahnhöfen bewegen. Die Problematik ist erkannt. Die Bestandsanalyse wird allerdings kaum etwas am Rückzug personalisierter Bahndienstleistungen ändern. Als wünschenswert erweist sich allerdings eine zielorientiertere Vermarktungspolitik von Bahnliegenschaften.

Wichtig erscheint, dass mögliche Kommunikationsprobleme zwischen Betreiber und Kommune überwunden werden und beide Seiten das Gespräch suchen, um etwas zu verändern. Es hilft nicht weiter, wenn die alleinige Verantwortung dem jeweils anderen zugeschoben wird. Der Bahnhof und sein Umfeld sind gemeinsames Anliegen von den Betreibern der Bahn und den Kommunen.

Den Nutzen von Verbesserungen haben alle Beteiligten: Die Nutzer von Bahn und Bus, also dem ÖPNV insgesamt, durch angenehmeren Zugang und Aufenthalt am Bahnhof, die Bahnbetreiber durch verbesserte Services und die Kommunen durch eine Aufwertung des Bahnhofs als eine Visitenkarte der Stadt.

8. *Alphabetische Liste der Bahnhöfe und Haltepunkte
in der Region Heilbronn-Franken*

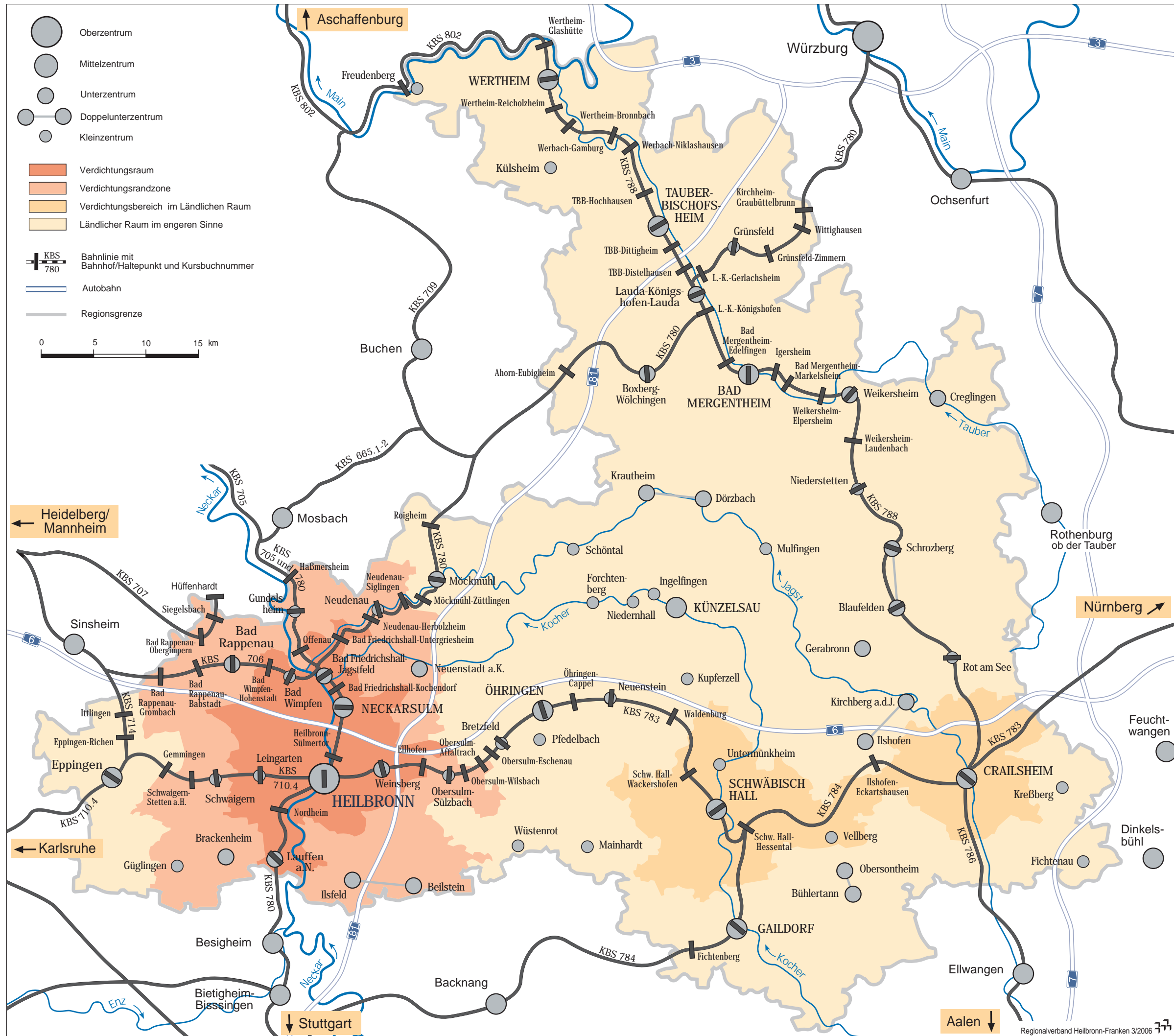
Bahnhof / Haltepunkt	Kursbuch-Nr. (KBS)
Ahorn-Eubigheim	780
Bad Friedrichshall -Jagstfeld	705, 706, 780
Bad Friedrichshall -Kochendorf	706, 780
Bad Friedrichshall -Untergriesheim	780
Bad Mergentheim	788
Bad Mergentheim -Edelfingen	788
Bad Mergentheim -Markelsheim	788
Bad Rappenau	706
Bad Rappenau -Babstadt	706
Bad Rappenau -Grombach	706
Bad Rappenau -Obergingern	707
Bad Wimpfen	706
Bad Wimpfen -Hohenstadt	706
Blaufelden	788
Boxberg-Wölchingen	780
Bretzfeld	783
Crailsheim	783, 784, 786, 788
Ellhofen	783
Eppingen	710.4, 714
Eppingen-Richen	714
Fichtenberg	784
Freudenberg/Collenberg -Kirschfurt	802
Gaildorf	784
Gemmingen	710.4
Grünsfeld	780
Grünsfeld -Zimmern	780
Gundelsheim	780
Heilbronn	705, 706, 710.4, 780, 783

Bahnhof / Haltepunkt	Kursbuch-Nr. (KBS)
Heilbronn-Sülmertor	706, 780
Igersheim	788
Ilshofen-Eckartshausen	783, 784
Ittlingen	714
Kirchheim (Unterfranken) -Gaubüttelbrunn	780
Lauda-Königshofen -Gerlachsheim	780
Lauda-Königshofen -Königshofen	788
Lauda-Königshofen -Lauda	780, 788
Lauffen a. N.	780
Leingarten	710.4
Möckmühl	780
Möckmühl-Züttlingen	780
Neckarsulm	705, 706, 780
Neudenaу	780
Neudenaу-Herbolzheim	780
Neudenaу-Siglingen	780
Neuenstein	783
Niederstetten	788
Nordheim	780
Obersulm-Affaltrach	783
Obersulm-Eschenau	783
Obersulm-Sülzbach	783
Obersulm-Willsbach	783
Öhringen	783
Offenaу	780
Roigheim	780
Rot am See	788
Schrozberg	788
Schwäbisch Hall	783
Schwäbisch Hall-Hessental	783, 784
Schwäbisch-Hall-Wackershofen	783
Schwaigern	710.4

Bahnhof / Haltepunkt	Kursbuch-Nr. (KBS)
Schwaigern-Stetten a.H.	710.4
Siegelsbach	707
Tauberbischofsheim	788
Tauberbischofsheim -Distelhausen	788
Tauberbischofsheim -Dittigheim	788
Tauberbischofsheim -Hochhausen	788
Waldenburg	783
Weikersheim	788
Weikersheim-Elpersheim	788
Weikersheim-Laudenbach	788
Weinsberg	783
Werbach-Gamburg	788
Werbach-Niklashausen	788
Wertheim	788, 802
Wertheim-Bronnbach	788
Wertheim-Glashütte	802
Wertheim-Reicholzheim	788
Wittighausen	780

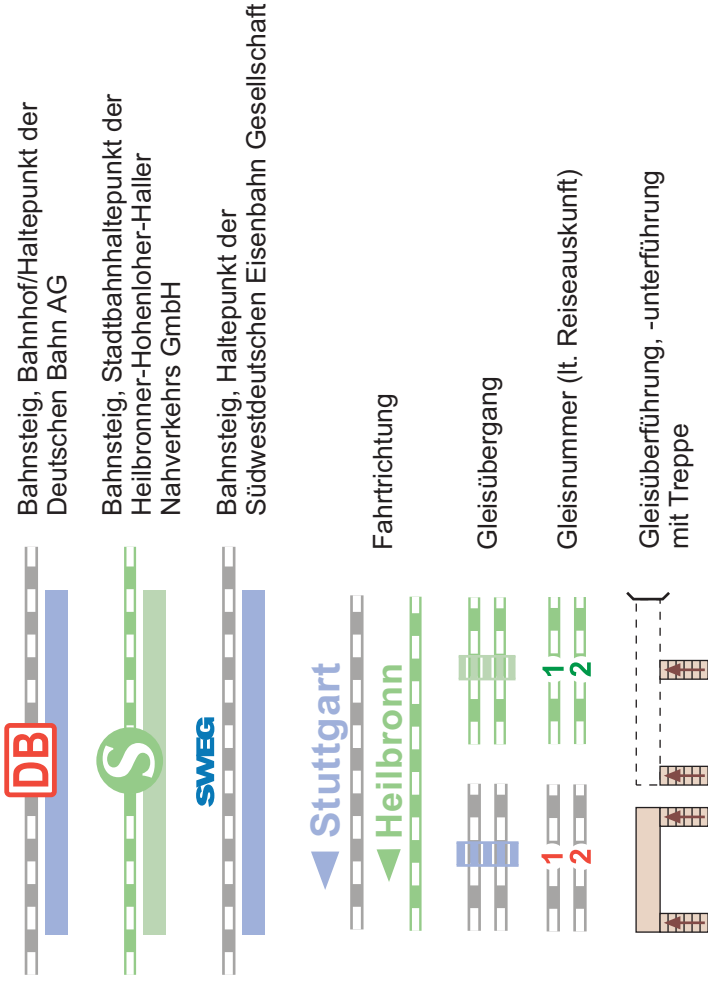
ohne Heilbronn -Karlstor

9. Übersichtskarte und Karten der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Heilbronn-Franken

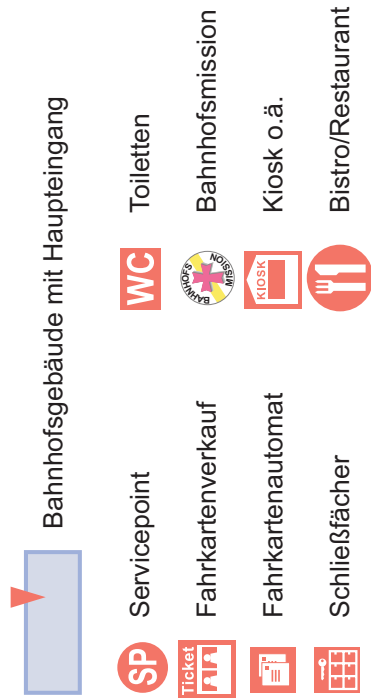


Legende

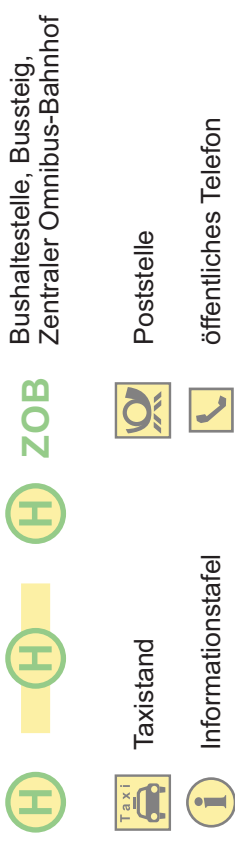
Darstellung der Gleisanlagen



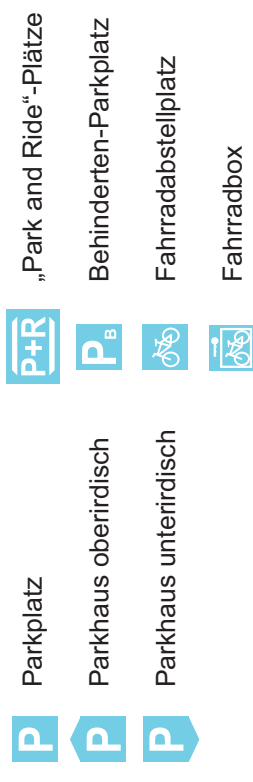
Empfangsgebäude und Einrichtungen am Bahnhof



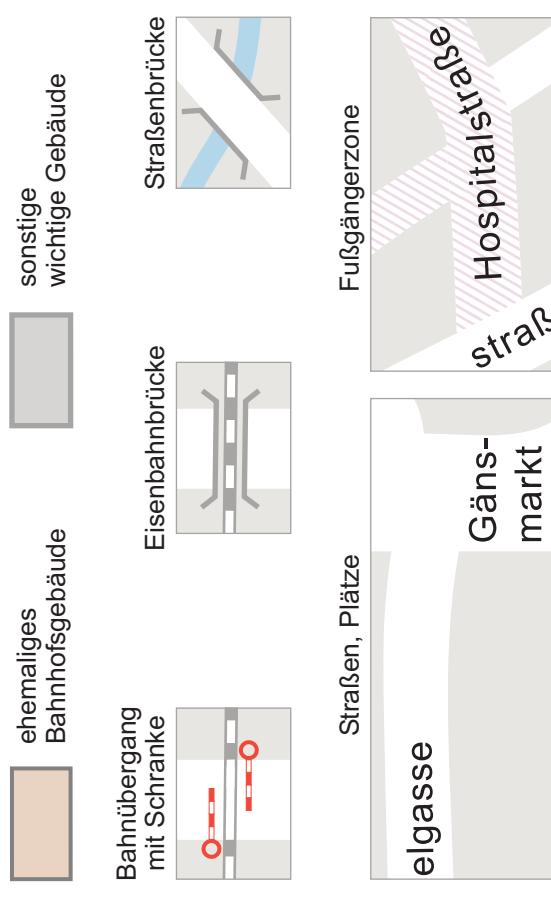
Serviceeinrichtungen in der Bahnhofsumgebung



Abstellplätze in der Bahnhofsumgebung

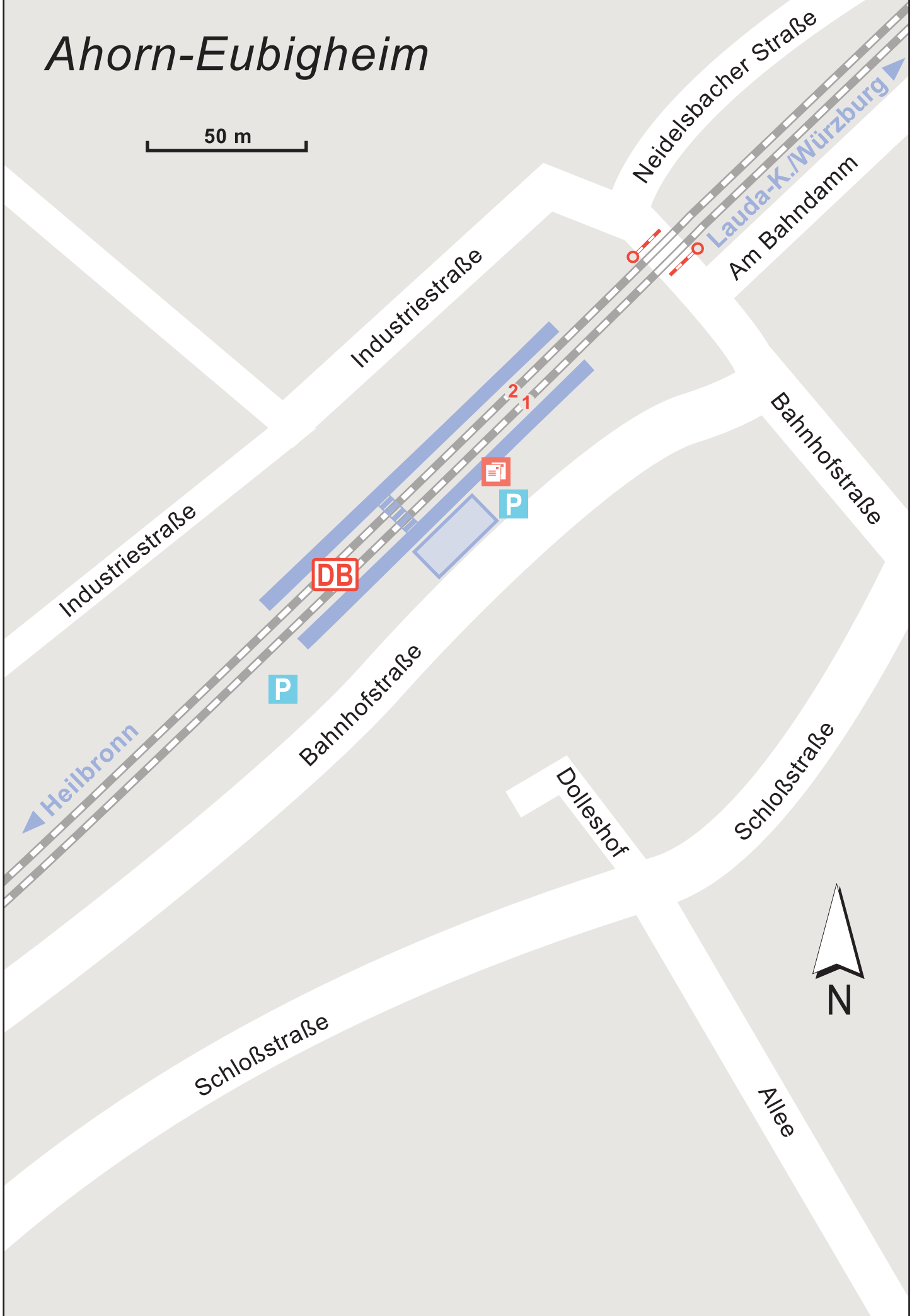


sonstige Kartenelemente



Ahorn-Eubigheim

50 m



Neidelsbacher Straße

Lauda-K./Würzburg

Am Bahndamm

Industriestraße

Bahnhofstraße

Industriestraße

Bahnhofstraße

Heilbronn

Dolleshof

Schloßstraße

Schloßstraße

Allee



Bad Friedrichshall-Jagstfeld

50 m



Bad-Friedrichshall-Innenstadt
(ca. 1 km vom Bahnhof)

Beim alten Schacht

Friedrichshaller Straße

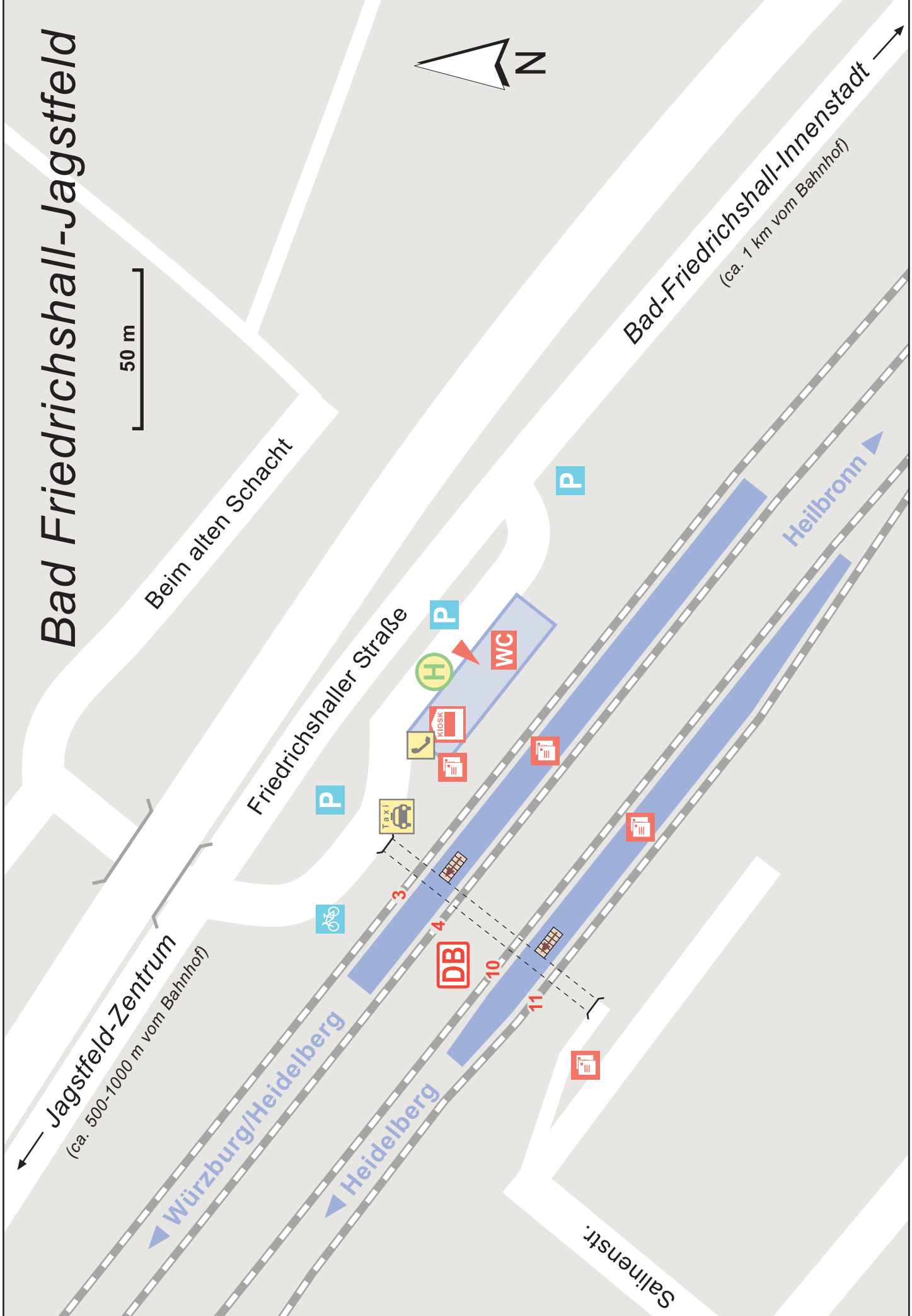
Heilbronn

Jagstfeld-Zentrum
(ca. 500-1000 m vom Bahnhof)

Würzburg/Heidelberg

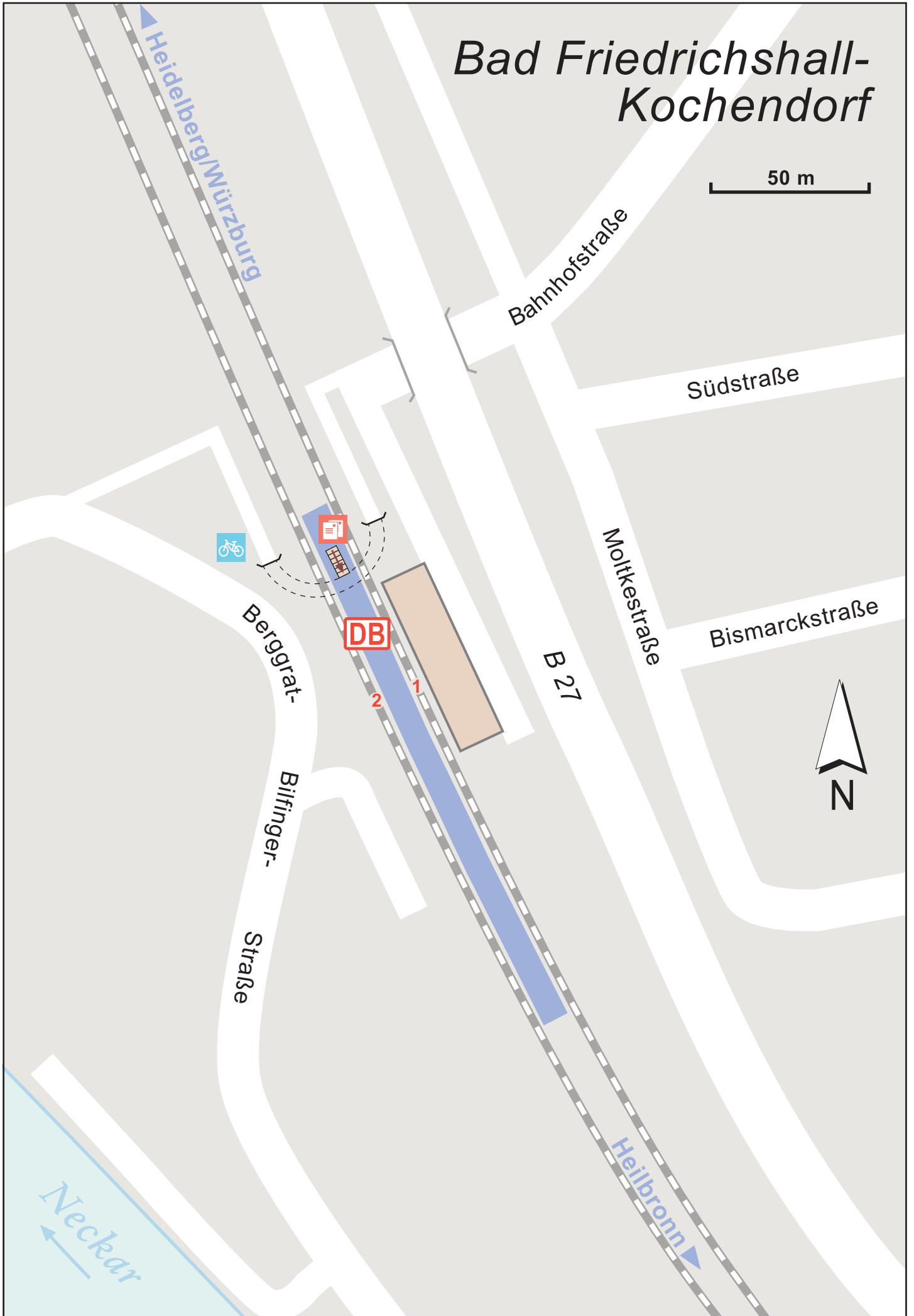
Heidelberg

Salinenstr.

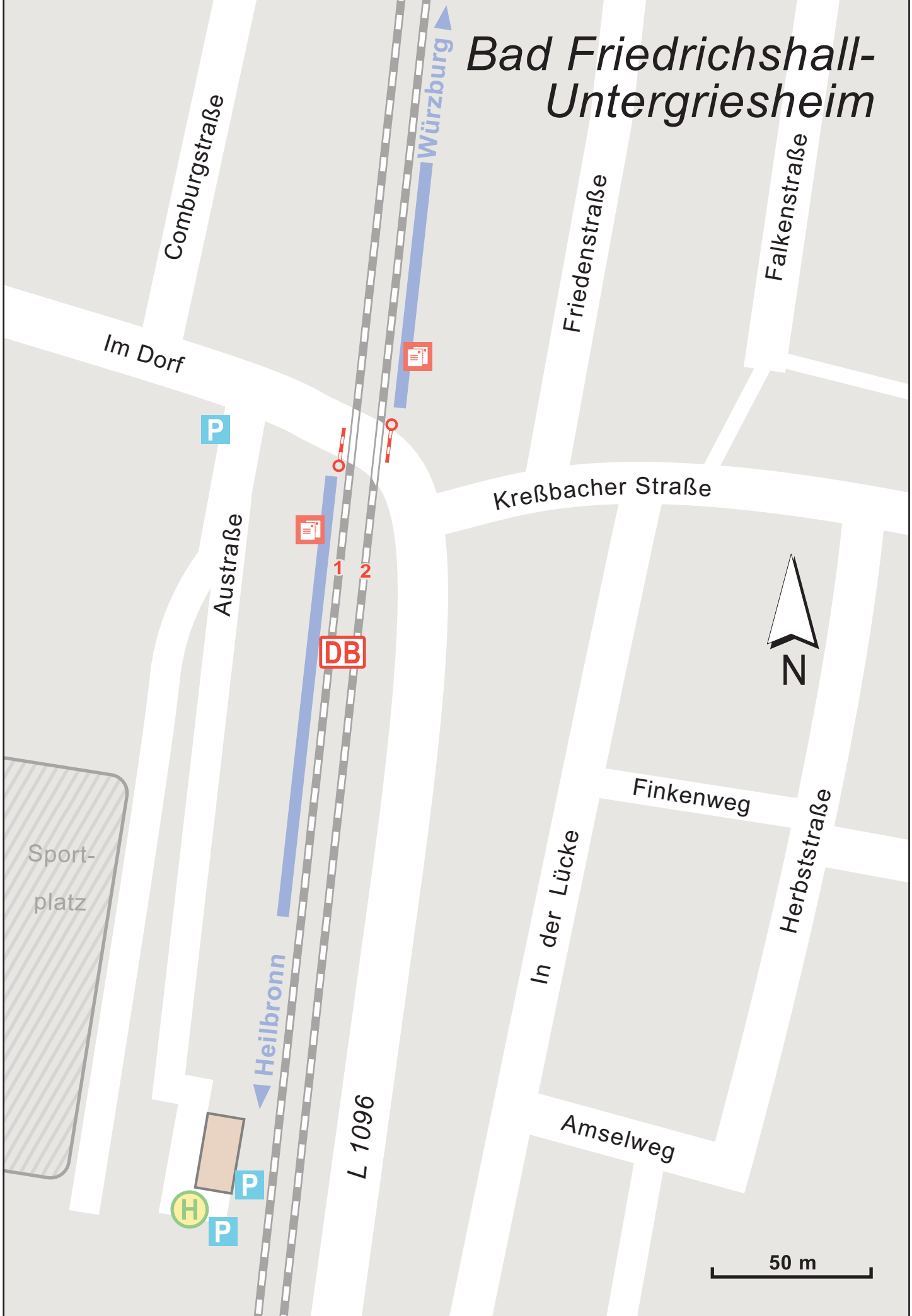


Bad Friedrichshall-Kochendorf

50 m



Bad Friedrichshall- Untergriesheim



Comburgstraße

Im Dorf

P

Austraße

DB

1 2

L 1096

Heilbronn

Würzburg

Friedenstraße

Falkenstraße

Kreßbacher Straße

N

Finkenweg

Herbststraße

In der Lücke

Amselweg

Sportplatz

H

P

P

50 m

Bad Mergentheim

50 m

Kliniken

Wolfgangstraße



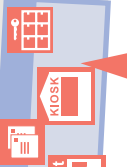
Johann-Hammer-Straße

Wertheim/Würzburg

DB

Crailsheim

SP



Bahnhofsplatz

P

WC

P

straße

P

Zaisenmühl-

Graben

P

Bahnhofstraße

Untere Mauergerasse

Reichengasse

Münzgasse

straße

P

Poststraße

Törkelgasse

Untere

Unterer

Gänsmarkt

Mörikestr.

Nonnengasse

Bad Mergentheim-Edelfingen

50 m

Ortsmitte
(ca. 600 m vom Bhf.)

Theobaldstraße

Wilhelm-Frank-Straße

Altenberg

DB



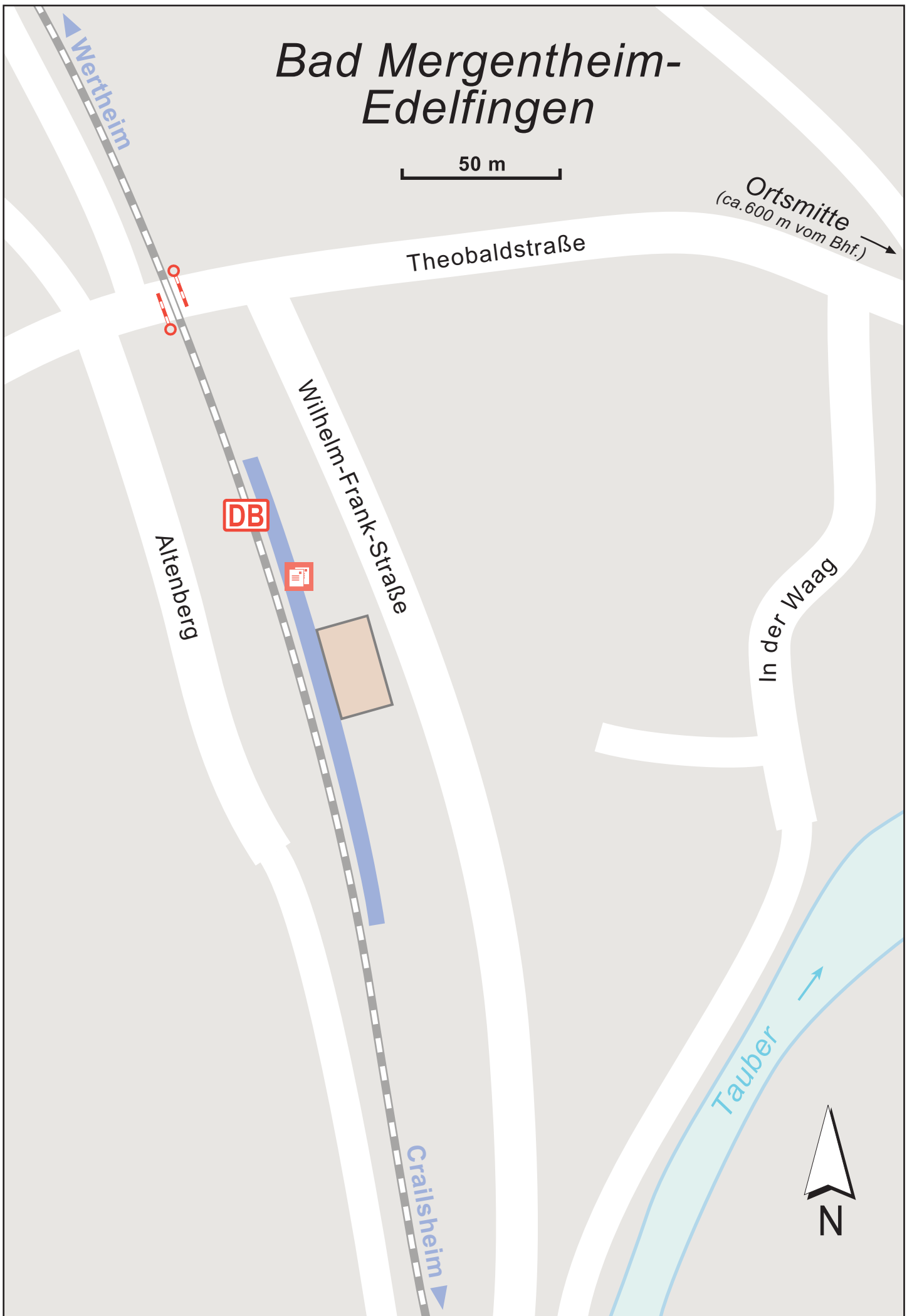
In der Waag

Tauber



Crailsheim

Wertheim



Bad Mergentheim-Markelsheim



50 m



L 2251

Bad Mergentheimer Straße

Weikersheimer Straße

Tauberbergstraße

Unterer Wasen

Oberer Wasen

Wertheim

Crailsheim

P

H

P

P

i

P

DB

1

2

Bad Rappenau

50 m



Innenstadt
(ca. 300 m vom Bhf.)

Innenstadt
(ca. 350 m vom Bhf.)

P

P

Bahnhofsstraße



P+R



DB
1 2

Manheim/H'berg

Heilbronn

Kliniken

Kirchenstraße

Gartenstraße

P

P

P

Raiffeisenstraße

Raiffeisenstraße

P

stra-
ße

Lilien-

Nelken-

Blumenstr.

Schwaigerner Str.



Adersbacher Str.



Oberimperner Straße

Bad Rappenau-Babstadt

50 m



Quellweg

Feuerwehr



Dammstraße



Bahnweg



Bad Friedrichshall-
Jagstfeld/Heilbronn

Mannheim/
Heidelberg

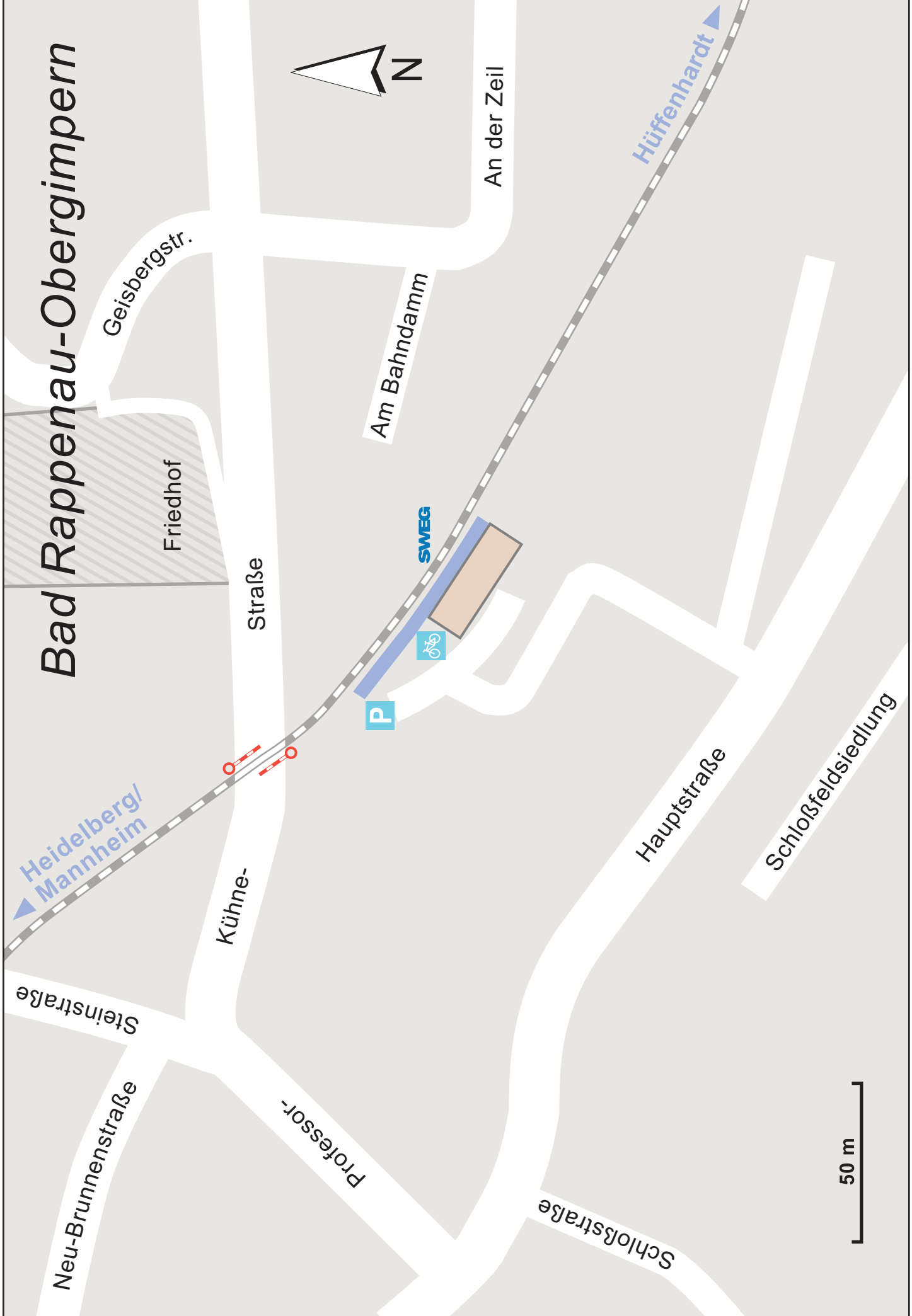
K 2119

Bad Rappenau-Grombach



50 m





Bad Rappenau-Obergimpern

Geisbergstr.

Friedhof

Straße

Am Bahndamm

SWEG

P



Heidelberg/
Mannheim

Hauptstraße

Schloßfeldsiedlung

Steinstraße

Neu-Brunnenstraße

Professor-

Kühne-

Schloßstraße

An der Zeil

Hüffenhardt



50 m

Mannheim/
Heidelberg

Bad Wimpfen

Neckar

50 m

Burgviertel

Schwibbogen

Marktplatz

(ca. 450 m vom Bhf.)

Hauptstraße

Eulenberg

Carl-Ulrich-Straße

Neuer Weg

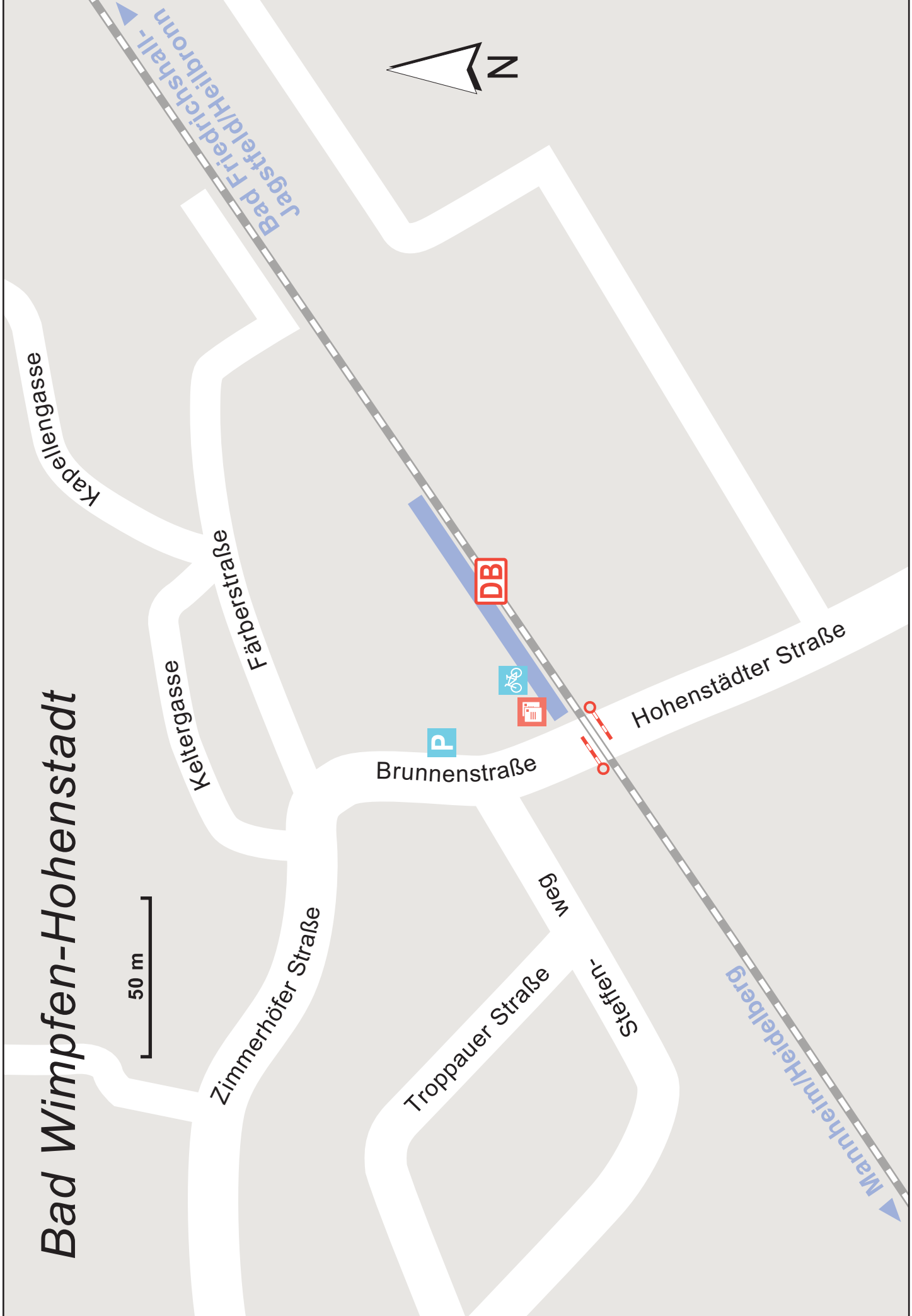
Wallstraße

Schiffsanlage-
stelle

Heilbronn



Bad Wimpfen-Hohenstadt



50 m

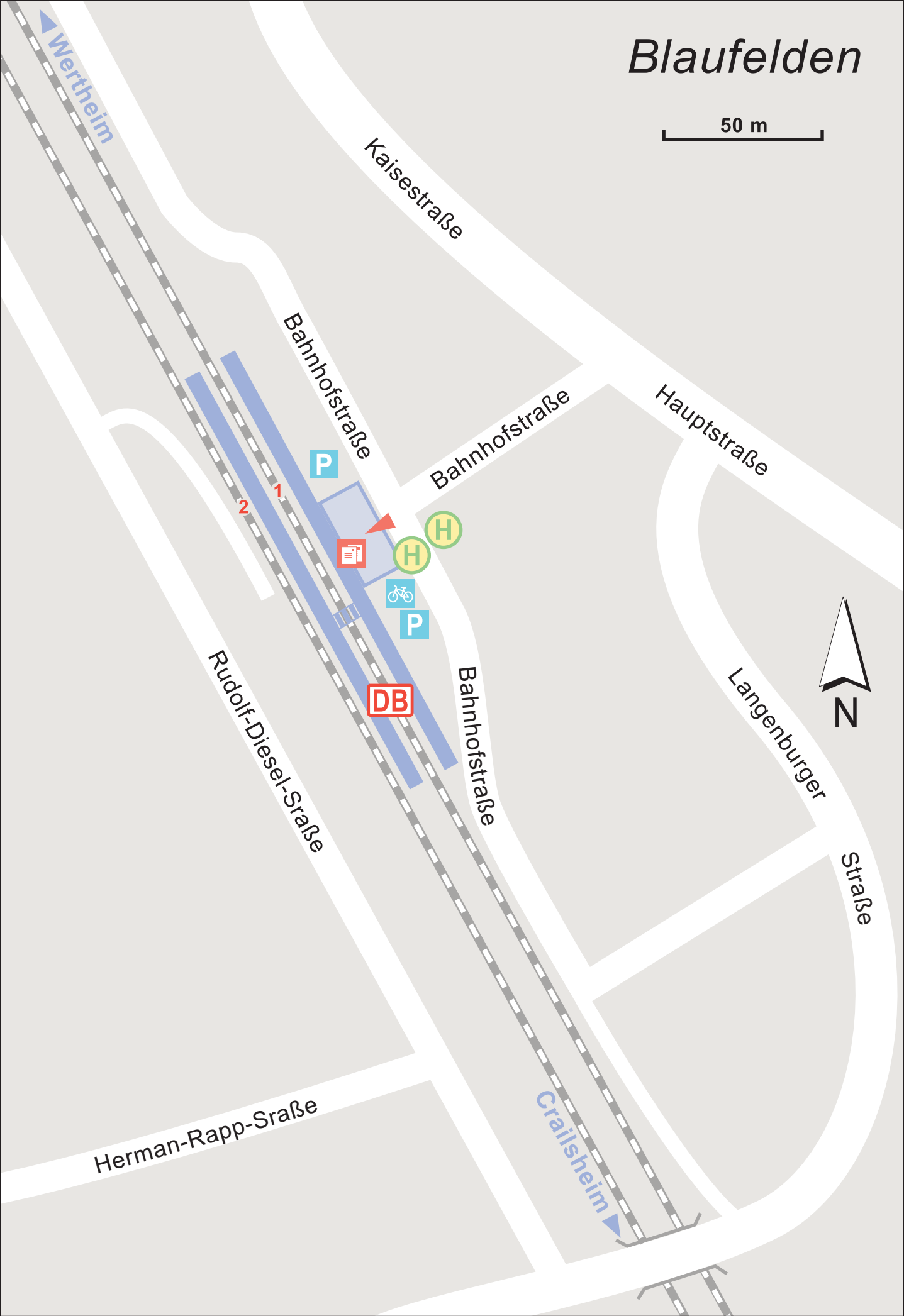


Bad Friedrichshall-
Jagstfeld/Heilbronn

Mannheim/Heidelberg

Blaufelden

50 m



Boxberg-Wölchingen

50 m



Innenstadt
(ca. 700 m vom Bhf.)

Bretzfeld

Friedhof

Adolzfurter Straße L 1090

Heroldstraße

Bahnhofstraße

Öhringen-Cappel

Poststraße

Narzissenweg

straße



50 m

Bahnhof-

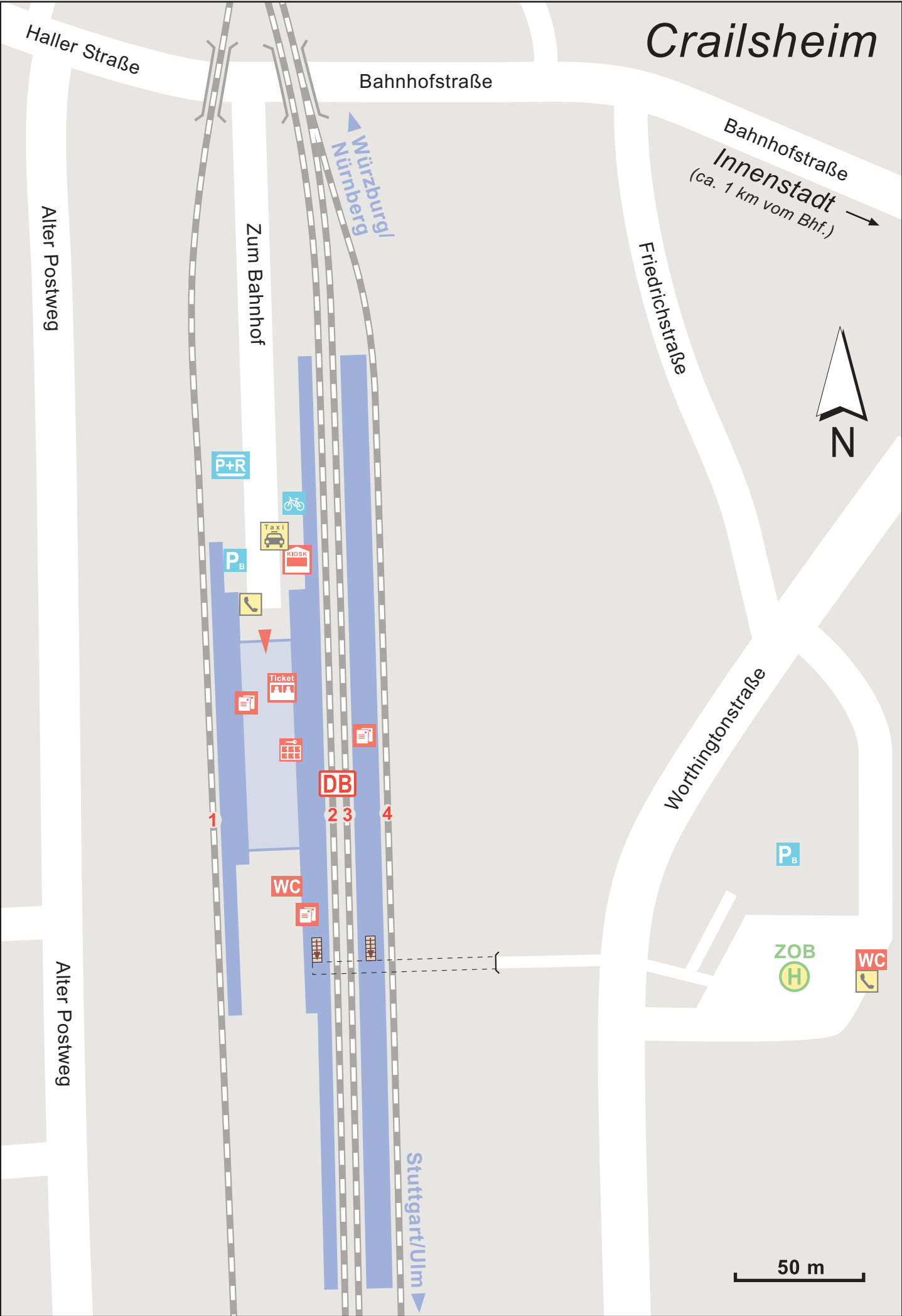
Heilbronn

Wilhelm-

Braun-Straße



Crailsheim



Haller Straße

Bahnhofstraße

Bahnhofstraße
Innenstadt
(ca. 1 km vom Bhf.)



Alter Postweg

Zum Bahnhof

Würzburg/
Nürnberg

Friedrichstraße

Worthingtonstraße

P_B

ZOB
H

WC

50 m

1

DB

2 3 4

WC

Ticket

Kiosk

Taxi

P+R

P_B

Alter Postweg

Stuttgart/Ulm

Ellhofen

Schillerstraße

50 m



Bahnhofstraße

Öhringen

P



S



Heilbronn

Bahnhofstraße

H

H

Austraße



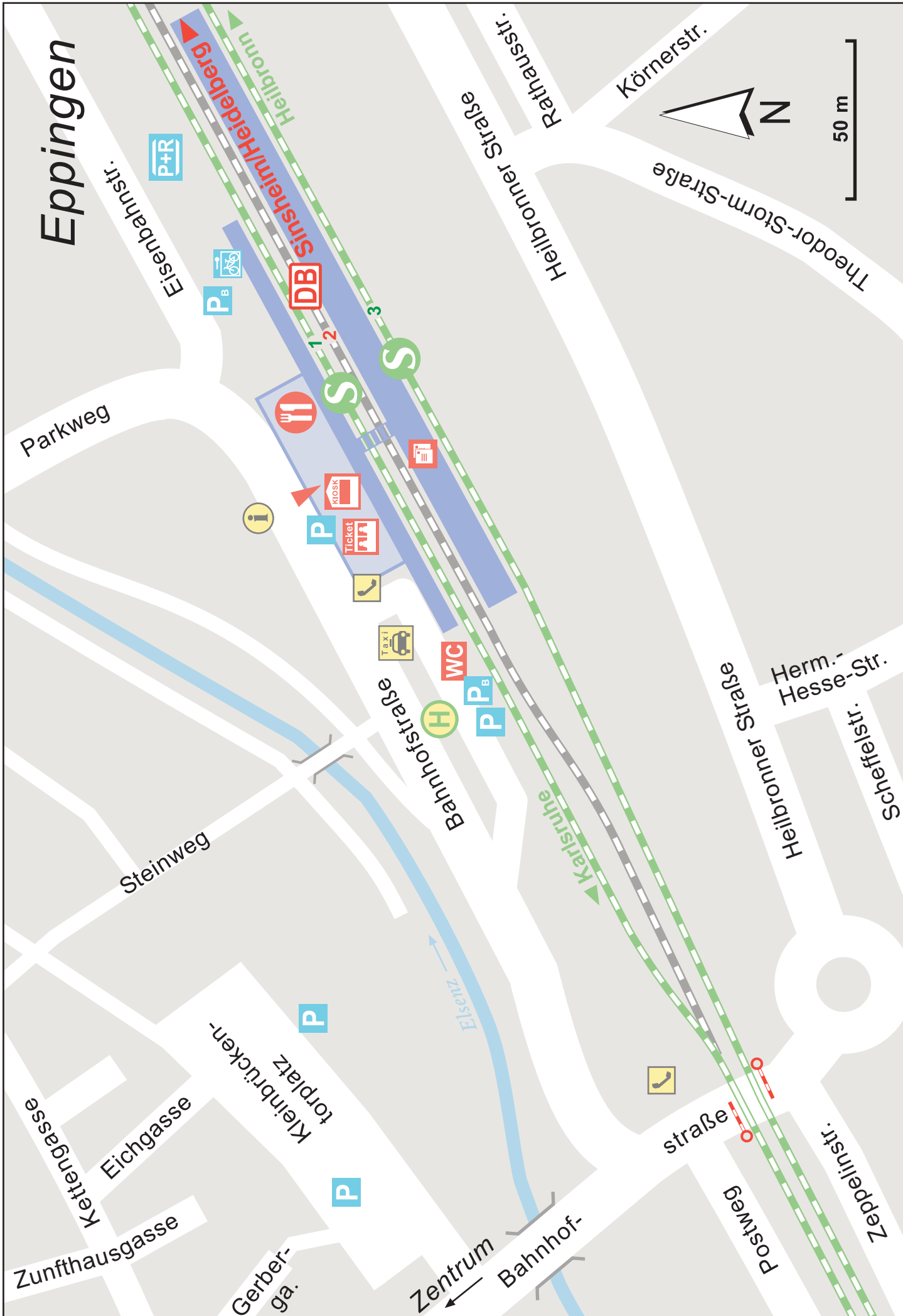
Rathaus
(ca. 700 m vom Bhf.)

Heilbronner Straße

Haller Straße

Weinsbergerstraße

B 39



Eppingen-Richen

50 m

Sinsheim/Heidelberg

Zwinger

Ittlinger Straße

P



DB

Hans-Wiesner-Straße

Eppingen



L 1110

nach Eppingen

Fichtenberg

50 m

Tannenweg



Marktplatz →
(ca. 900 m vom Bhf.)

Bahnhofstraße

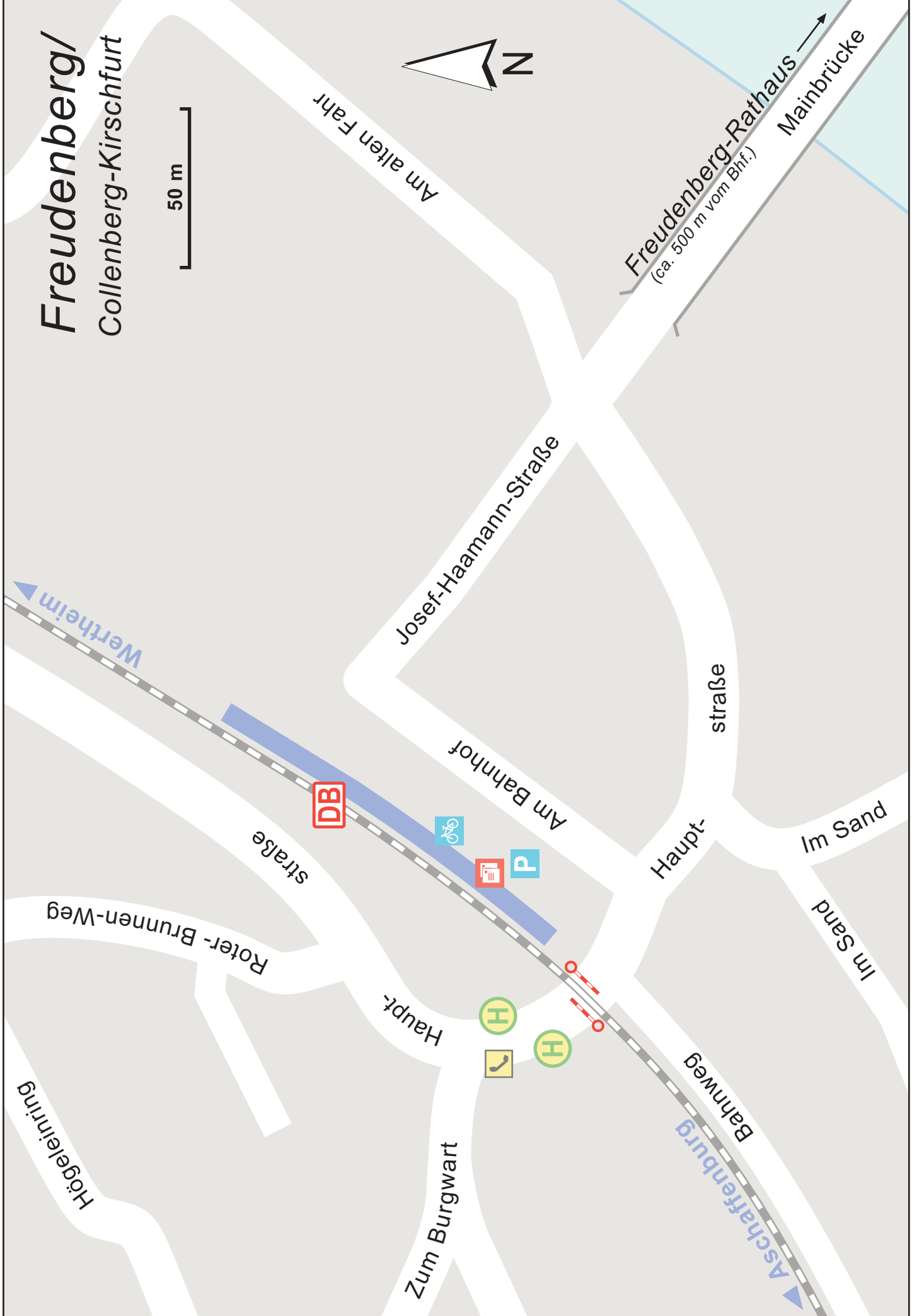


Stuttgart

DB 1 2

Gaildorf/Nürnberg

Langwiesenweg



Freudenberg/
Collenberg-Kirschfurt

50 m



Am alten Fahr

Freudenberg-Rathaus
(ca. 500 m vom Bhf.)
Mainbrücke

Josef-Haamann-Straße

straße

Am Bahnhof

Haupt-

Im Sand

Im Sand

straße

Roter-Brunnen-Weg

Haupt-

Zum Burgwart

Bahnweg

Aschaffenburg

Högeleiring

Gaildorf

50 m

Schw. Hall



Ottendorfer Straße

B 19

Bahnhofstraße

Marktplatz
(ca. 1,2 km vom Bhf.)



Graf- Bentinck-
Straße

Olgastraße

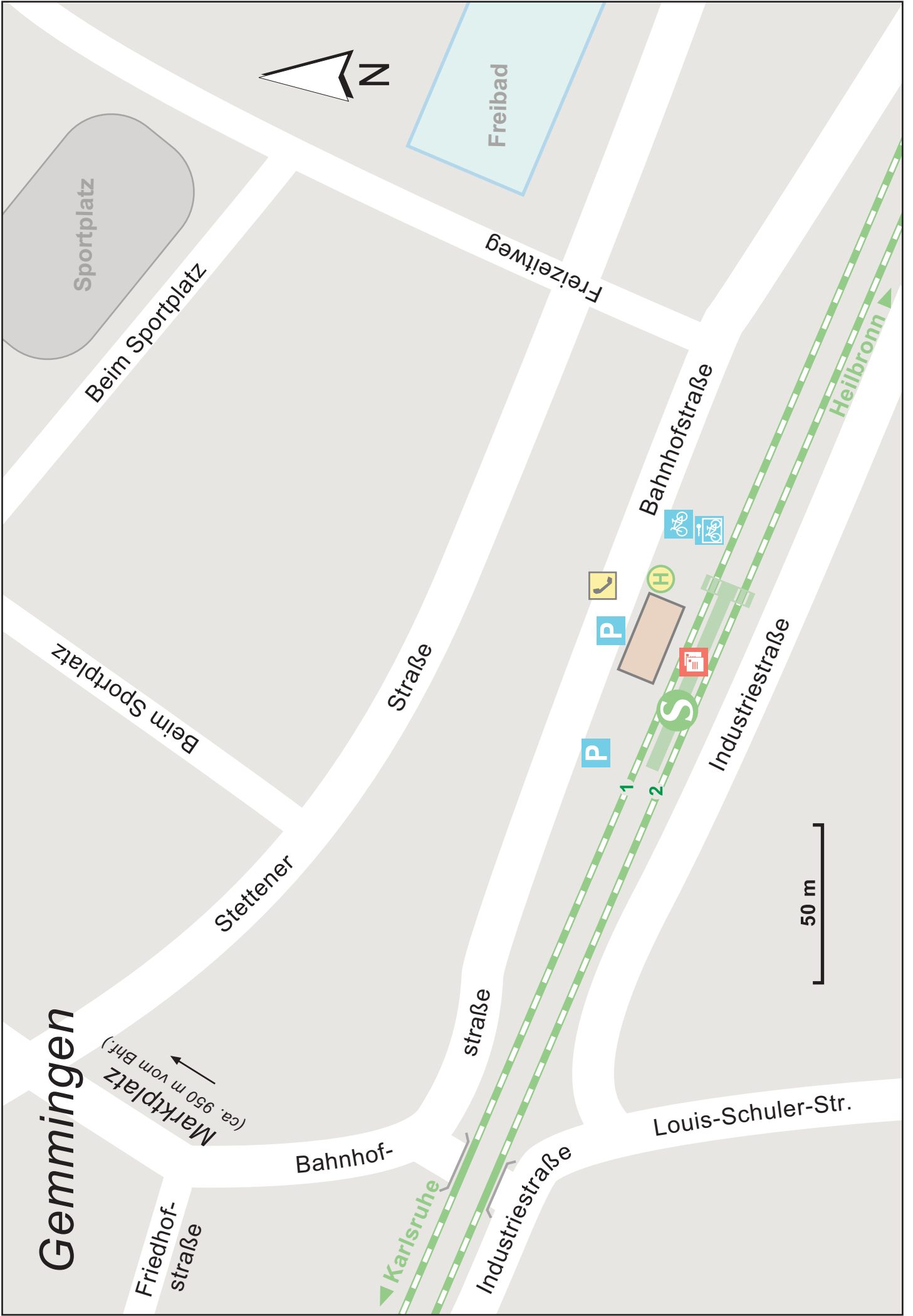
Zimmerfeldstraße

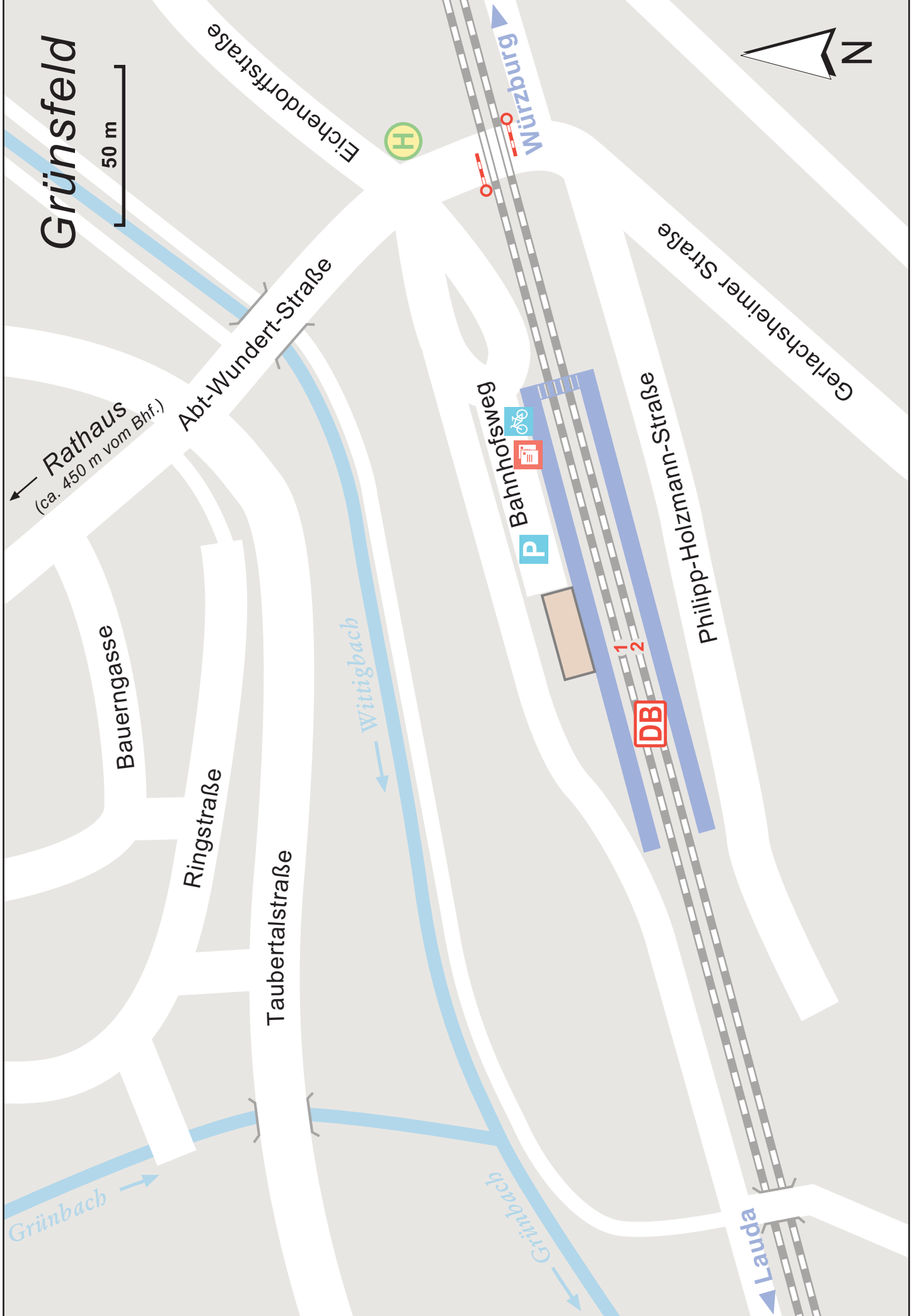
Marienstraße

Stuttgart

3 2 1







Grünfeld

50 m



Eichendorffstraße

Würzburg

Rathaus
(ca. 450 m vom Bhf.)

Abt-Wundert-Straße

Bahnhofsweg

Philipp-Holzmann-Straße

Gerlachheimer Straße

Bauerngasse

Ringstraße

Taubertalstraße

Wittigbach

Grünbach

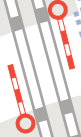
Grünbach

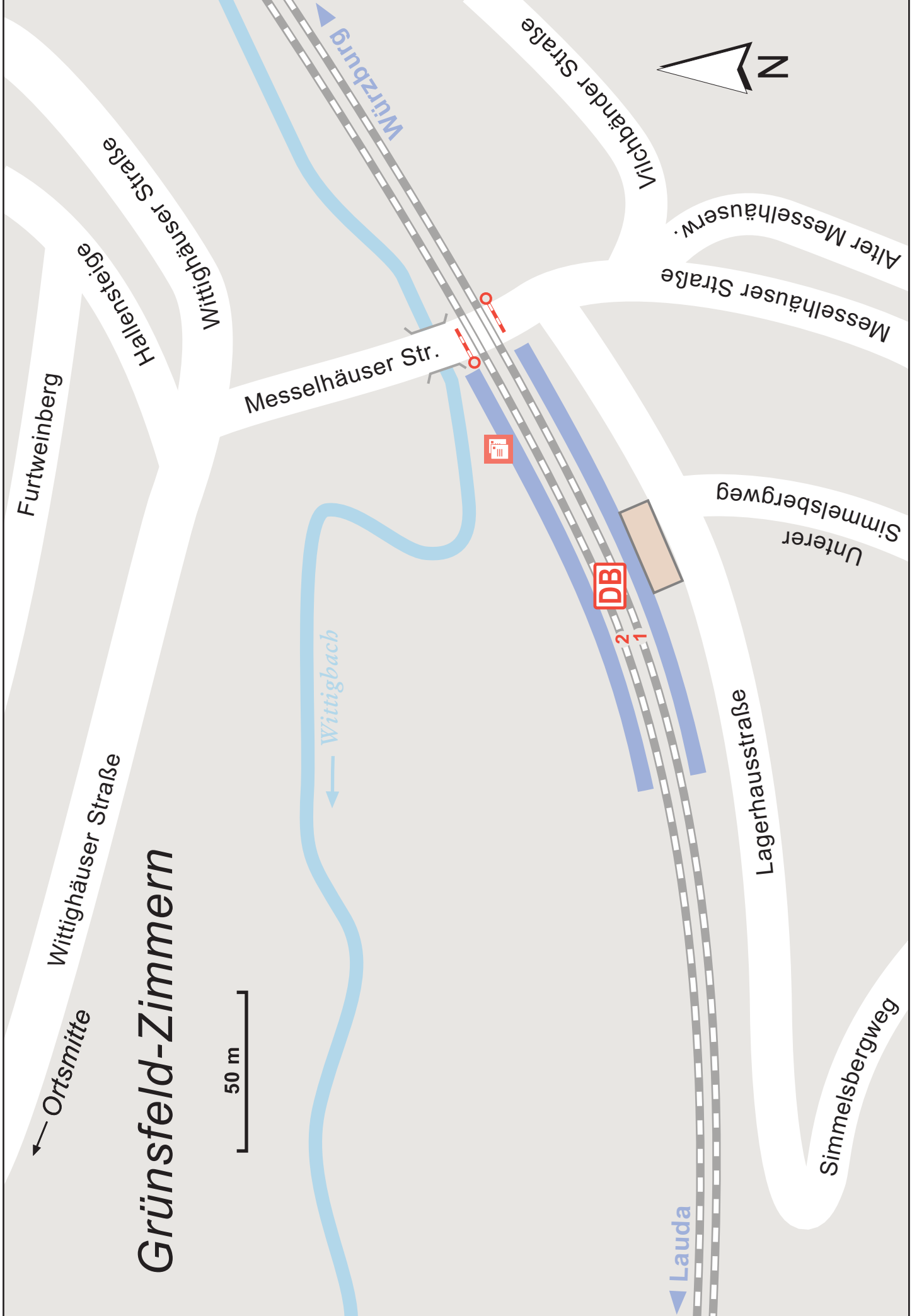
Laupa

DB

1 2

P





Grünsfeld-Zimmern

← Ortsmitte

50 m

▶ Lauda

Wittigbach

▶ Würzburg



Furtweinberg
Hallensteige
Wittighäuser Straße

Messelhäuser Str.

Michländer Straße

Messelhäuser Straße
Alter Messelhäuserw.

Unterer
Simmelsbergweg

Lagerhausstraße

Simmelsbergweg

DB

2
1



Gundelsheim

50 m

Altstadt
(ca. 450 m vom Bhf.)

Mosbacherstraße

B 27

Heidelberg

Allmenpweg

Mühlstraße

Schloßstraße

Tiefenbacherstraße

Obergriesheimer Str.

Bahnhofstraße

Eisenbahn-

Heilbronner



21



straße

Garten-

straße

straße

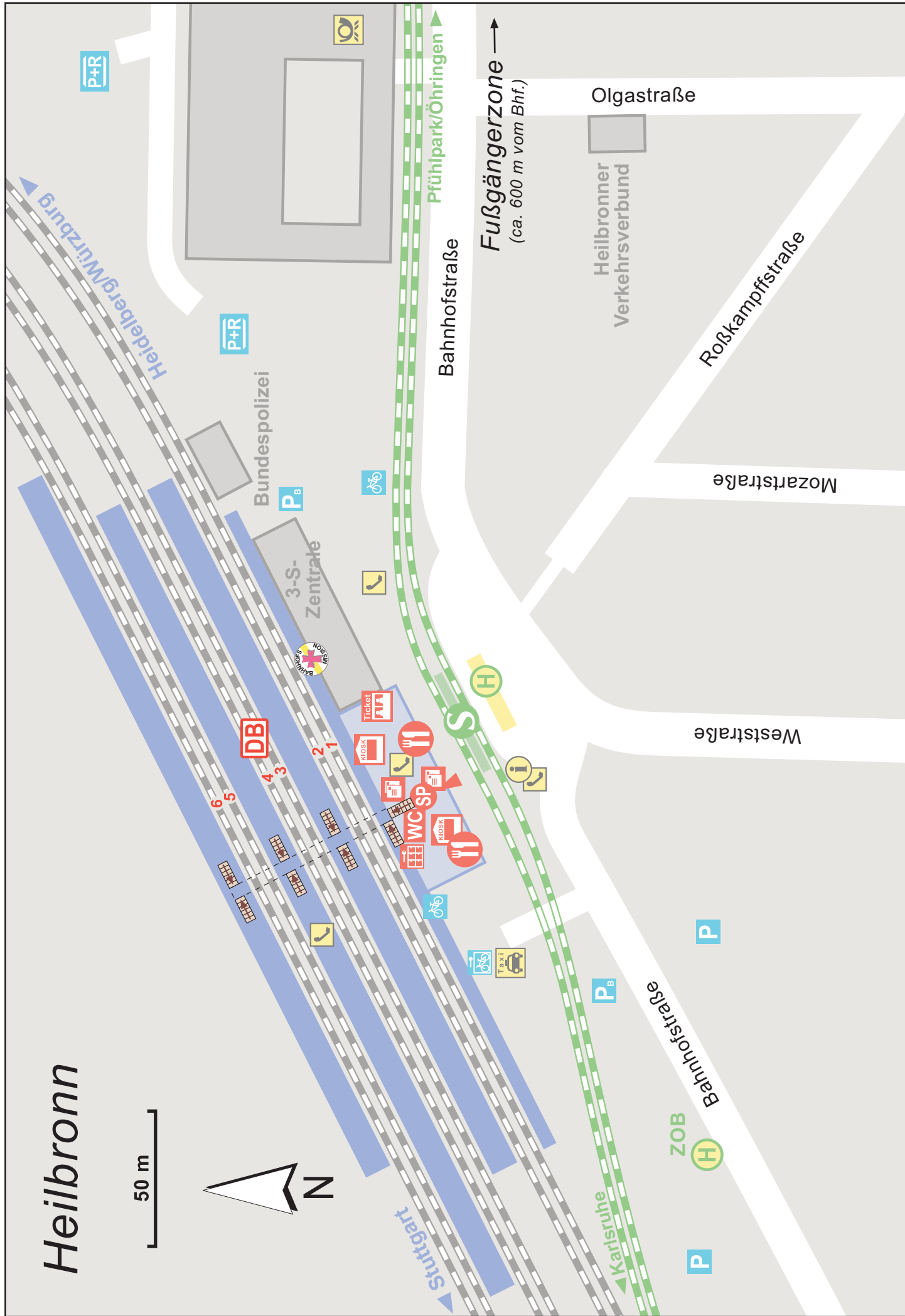
Wörthstraße

Lerchenstr.

Heilbronn

Heilbronn

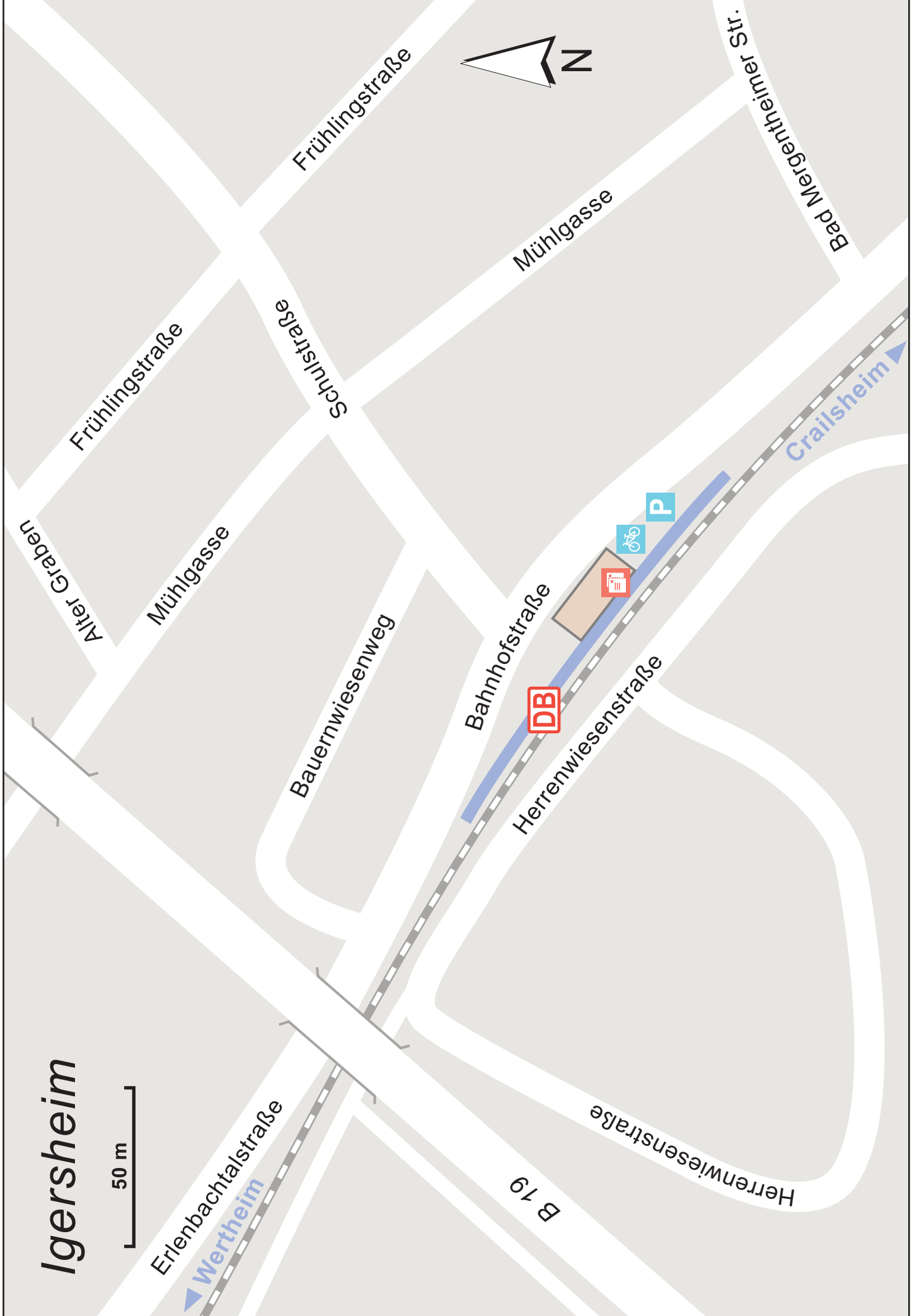
50 m



Heilbronn-Sülmertor

50 m





Igersheim

50 m

Erlenbachtalstraße
Wertheim

B 19



P



DB

Bahnhofstraße

Herrenwiesenstraße

Bauernwiesenweg

Schulstraße

Mühlgasse

Frühlingstraße

Alter Graben

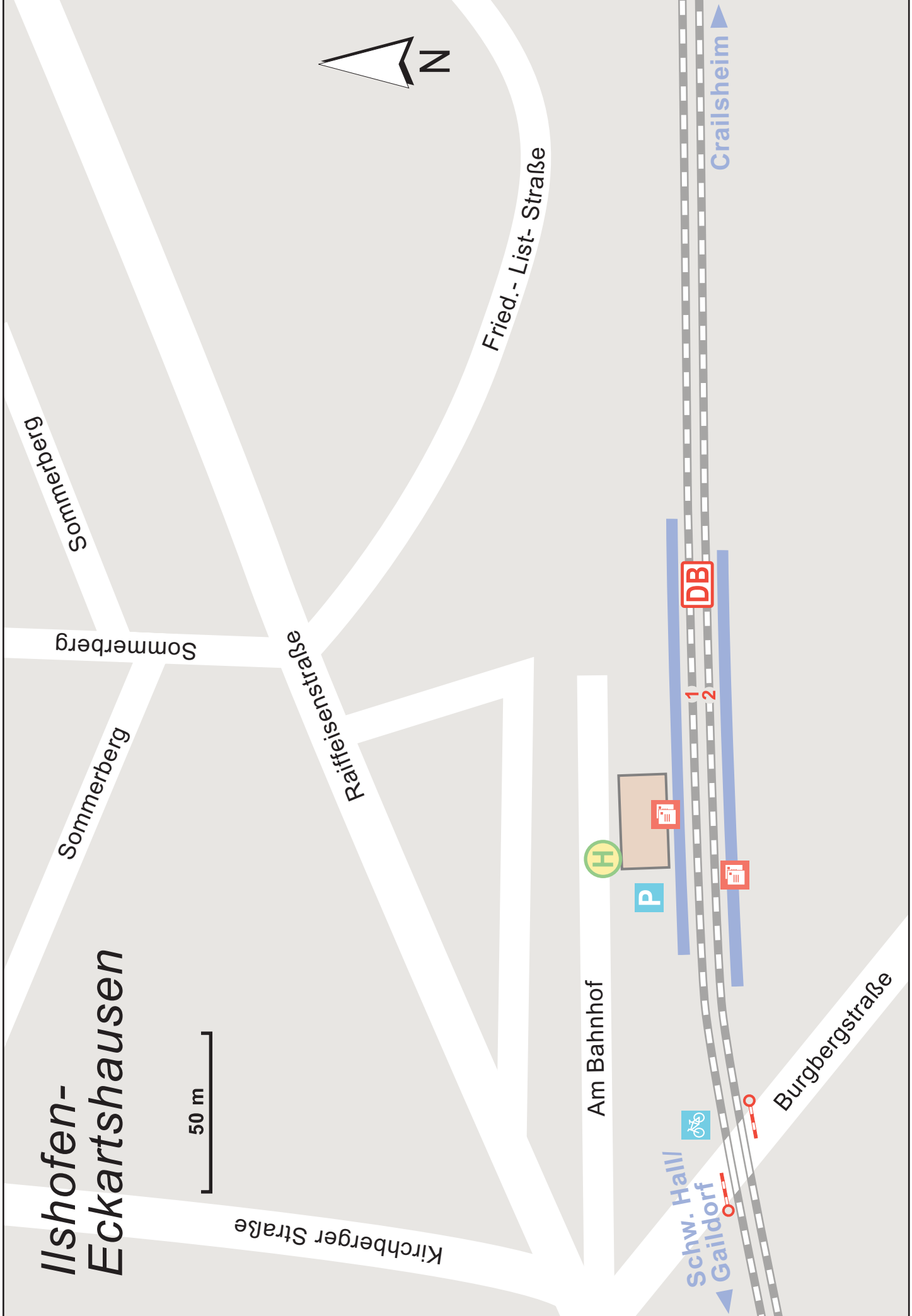
Frühlingstraße

Mühlgasse

Bad Mergentheimer Str.

Crailsheim

Herrenwiesenstraße



Ilshofen- Eckartshausen

50 m



Sommerberg

Sommerberg

Sommerberg

Ralffleisenstraße

Fried.-List-Straße

Am Bahnhof

Burgbergstraße

Crailsheim

H

P

DB

1

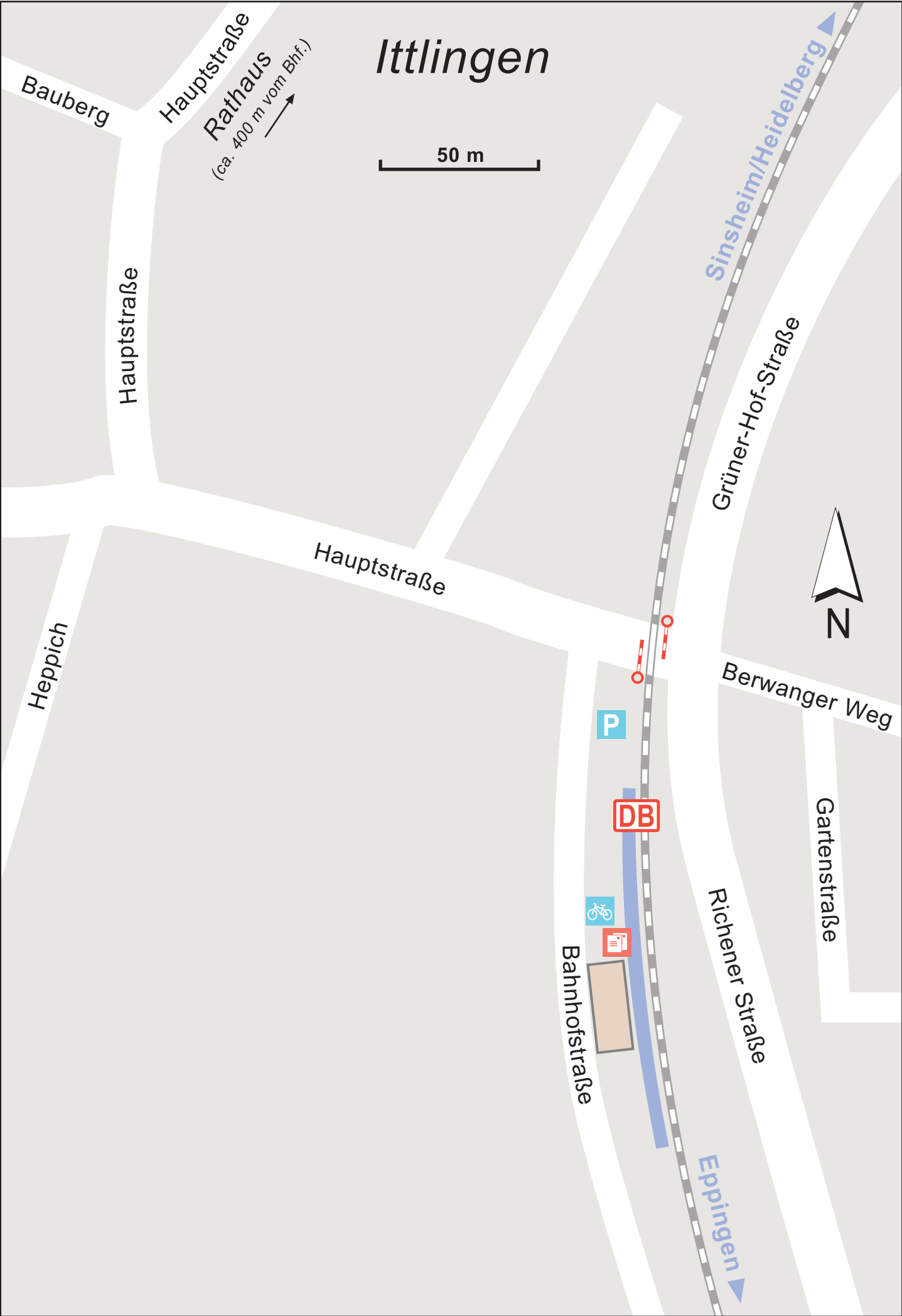
2

Schw. Hall/
Gaildorf

Ittlingen

50 m

Rathaus
(ca. 400 m vom Bhf.)



Kirchheim- Gaubüttelbrunn

nach Kirchheim
(ca. 2 km vom Bhf.)

L 511

Würzburg

Am Ihmet

K 2809

nach Gaubüttelbrunn
(ca. 1,5 km vom Bhf.)



P+R



1 2

DB

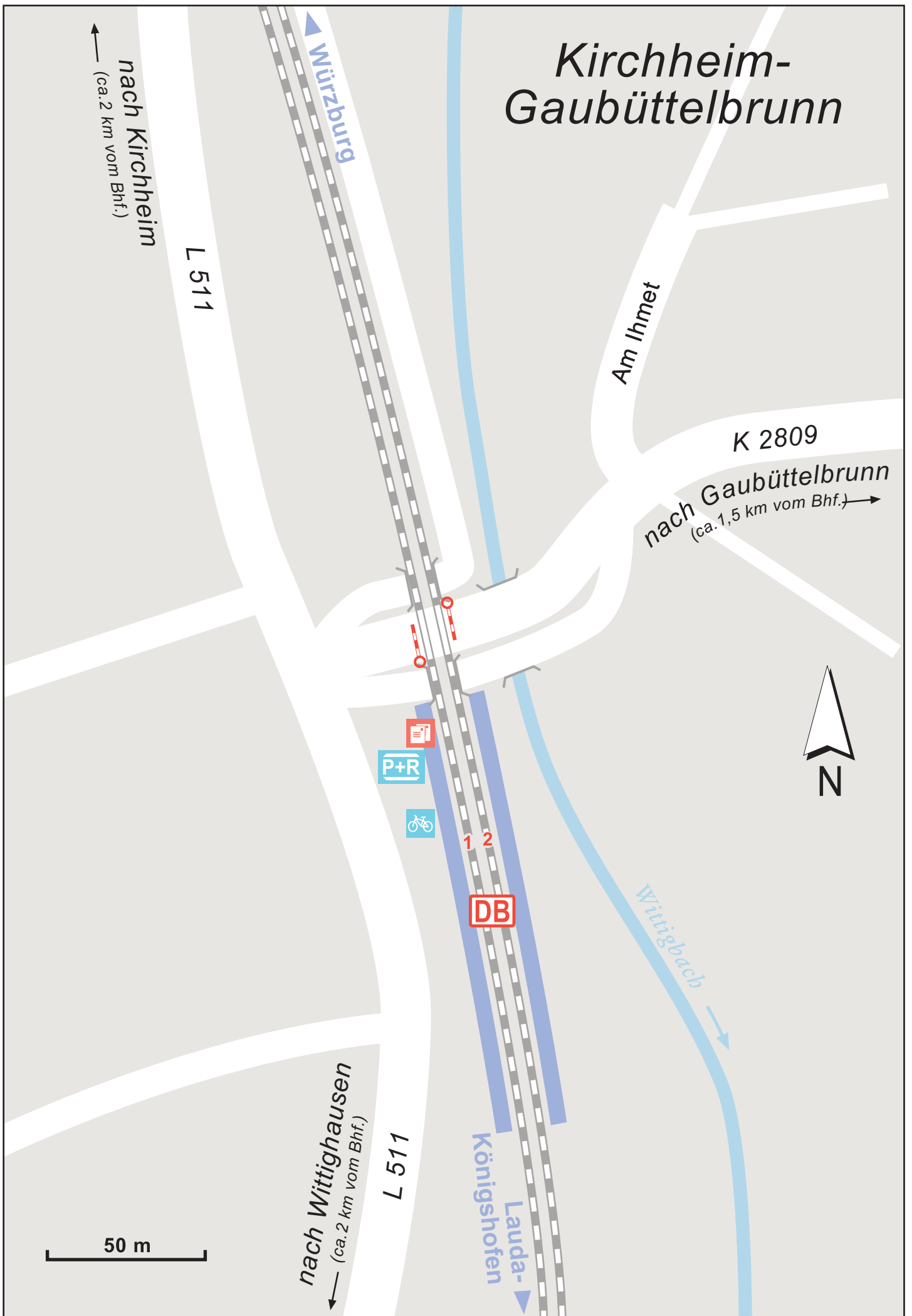
Wittigbach

nach Wittighausen
(ca. 2 km vom Bhf.)

L 511

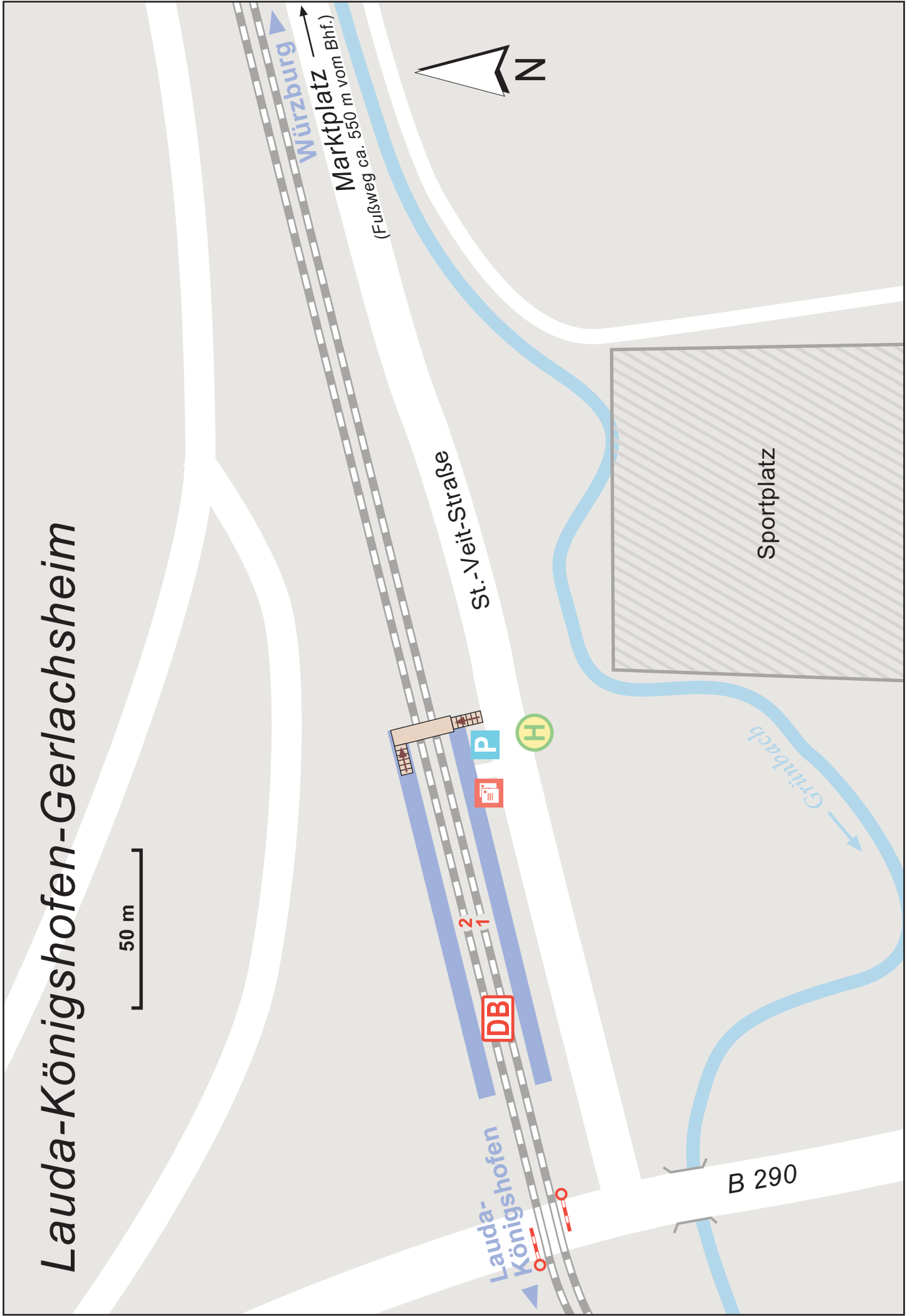
Lauda-
Königshofen

50 m



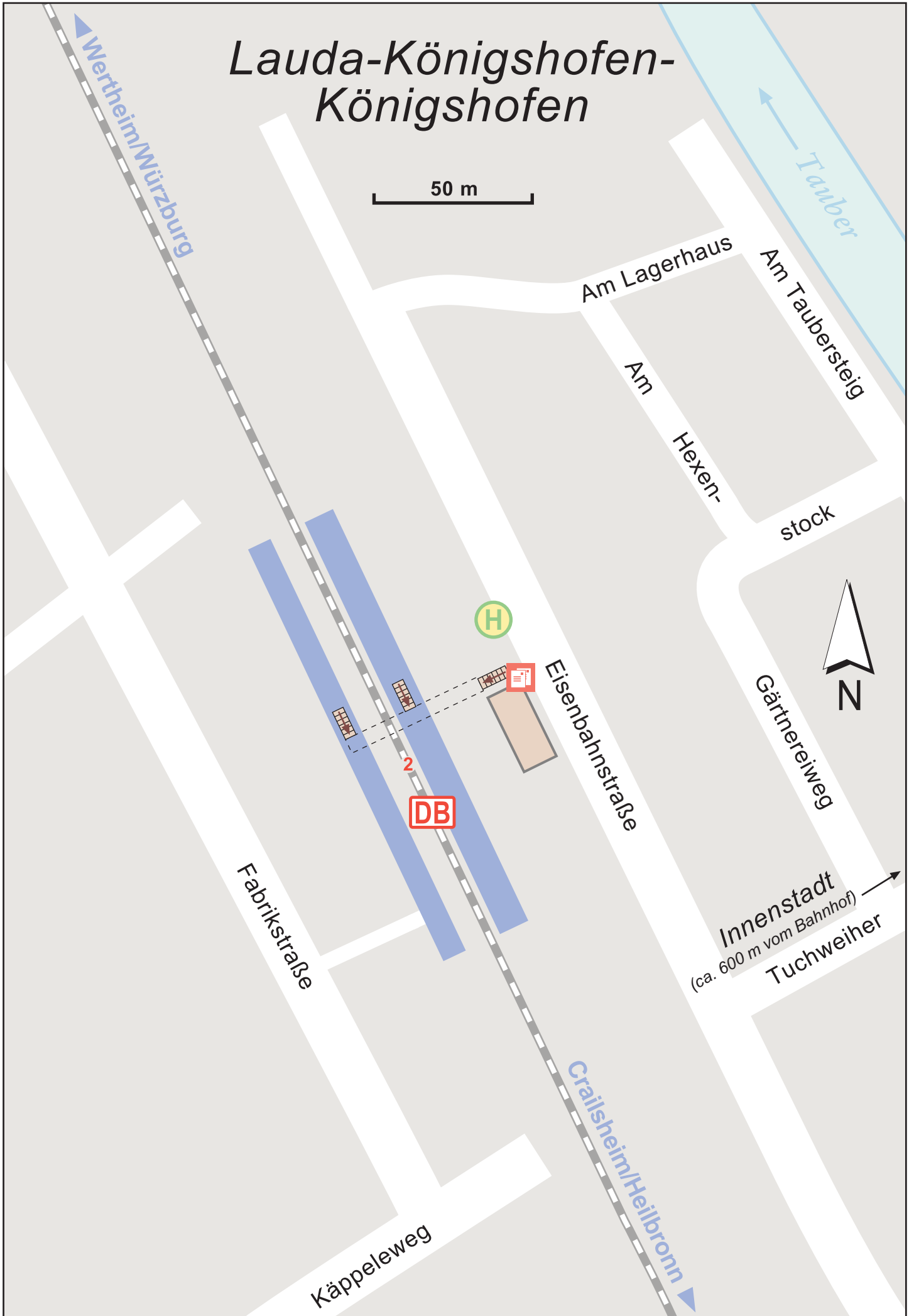
Lauda-Königshofen-Gerlachsheim

50 m



Lauda-Königshofen- Königshofen

50 m



Wertheim/Mürzburg

Tauber

Am Lagerhaus

Am Taubersteig

Am

Hexen-

stock



Eisenbahnstraße

Gärtnereiweg



Fabrikstraße

Innenstadt
(ca. 600 m vom Bahnhof)

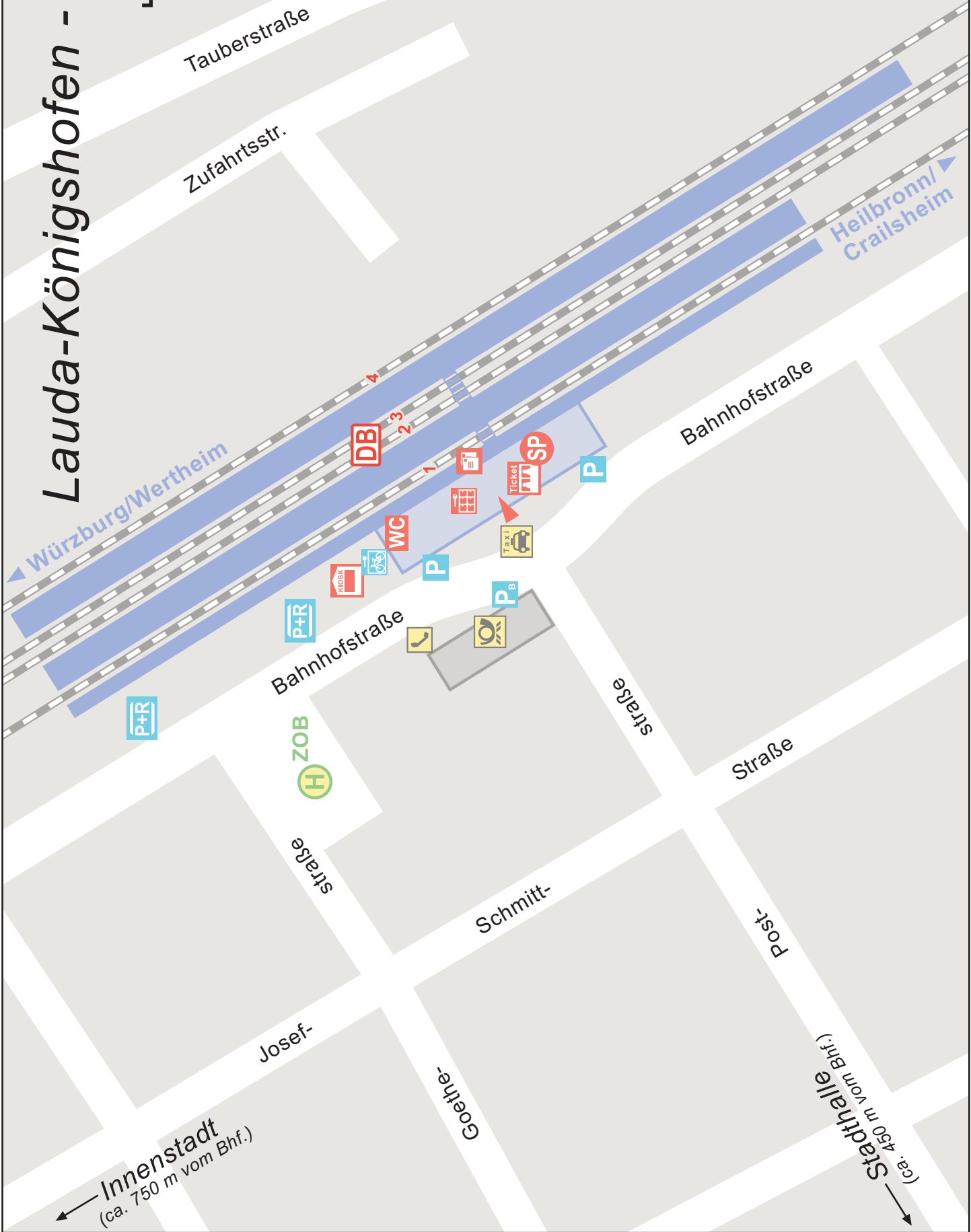
Tuchweier

Käppeleweg

Crailsheim/Heilbronn

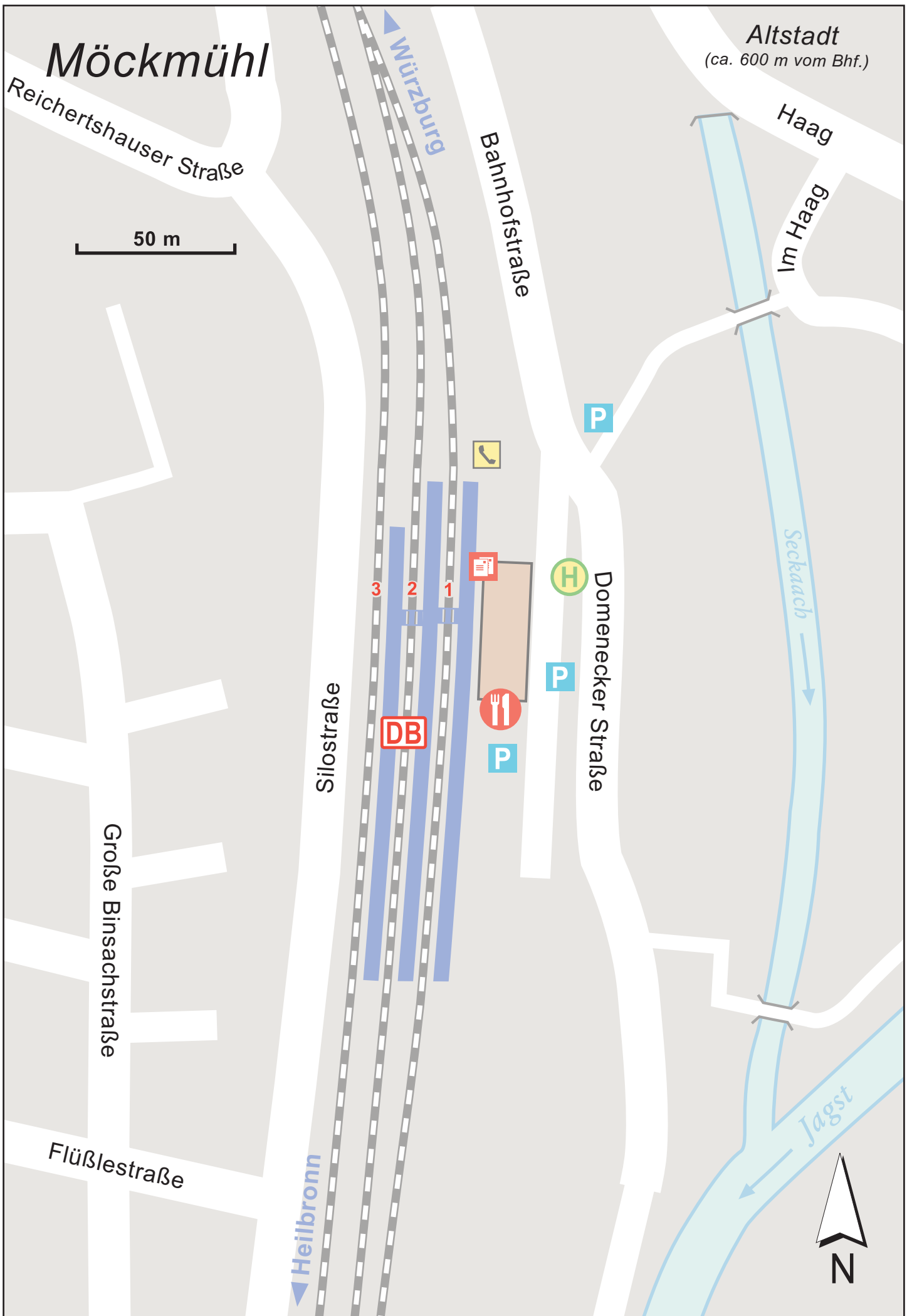
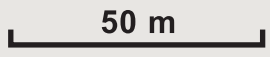
Lauda-Königshofen - Lauda

50 m



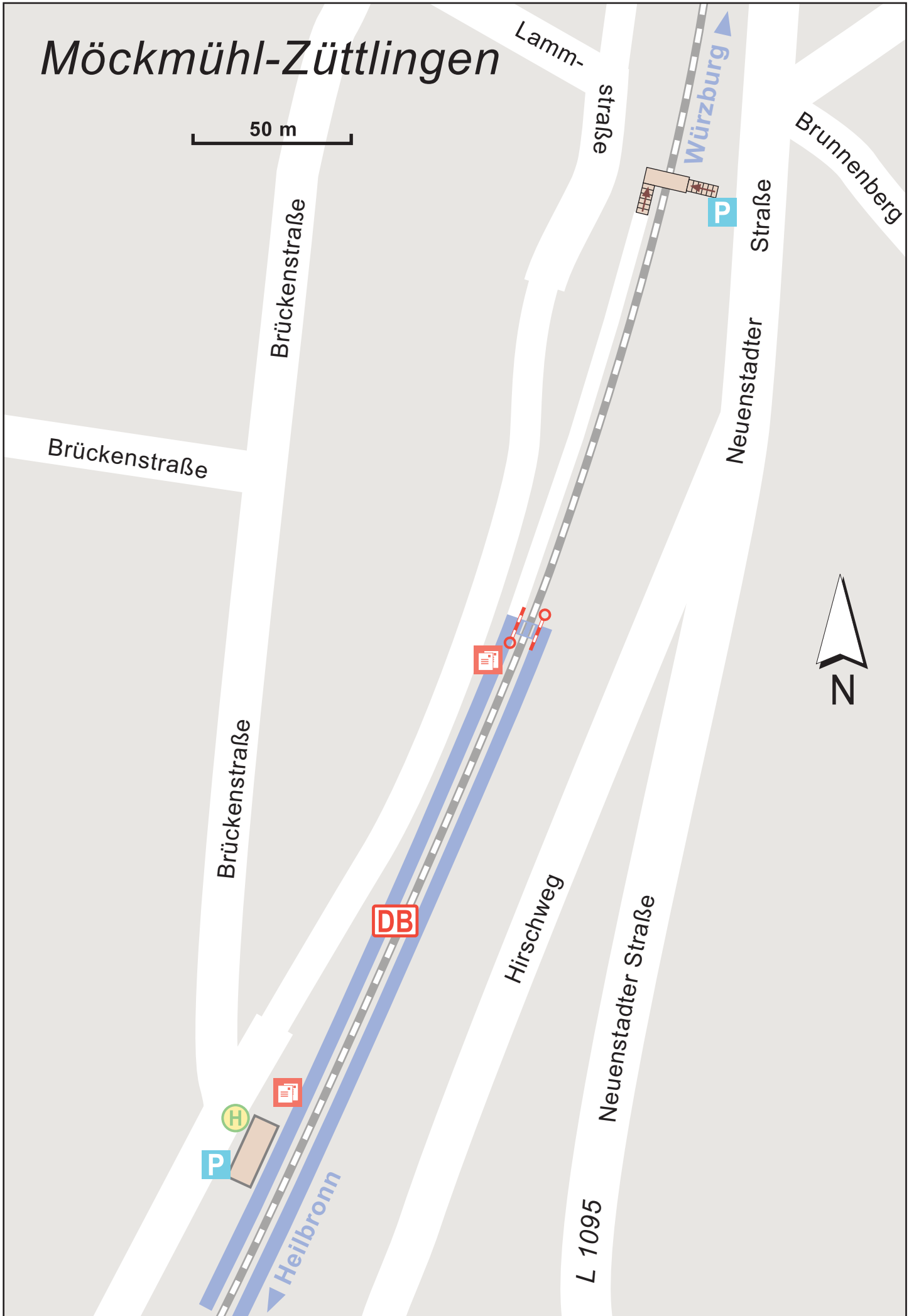
Möckmühl

Altstadt
(ca. 600 m vom Bhf.)



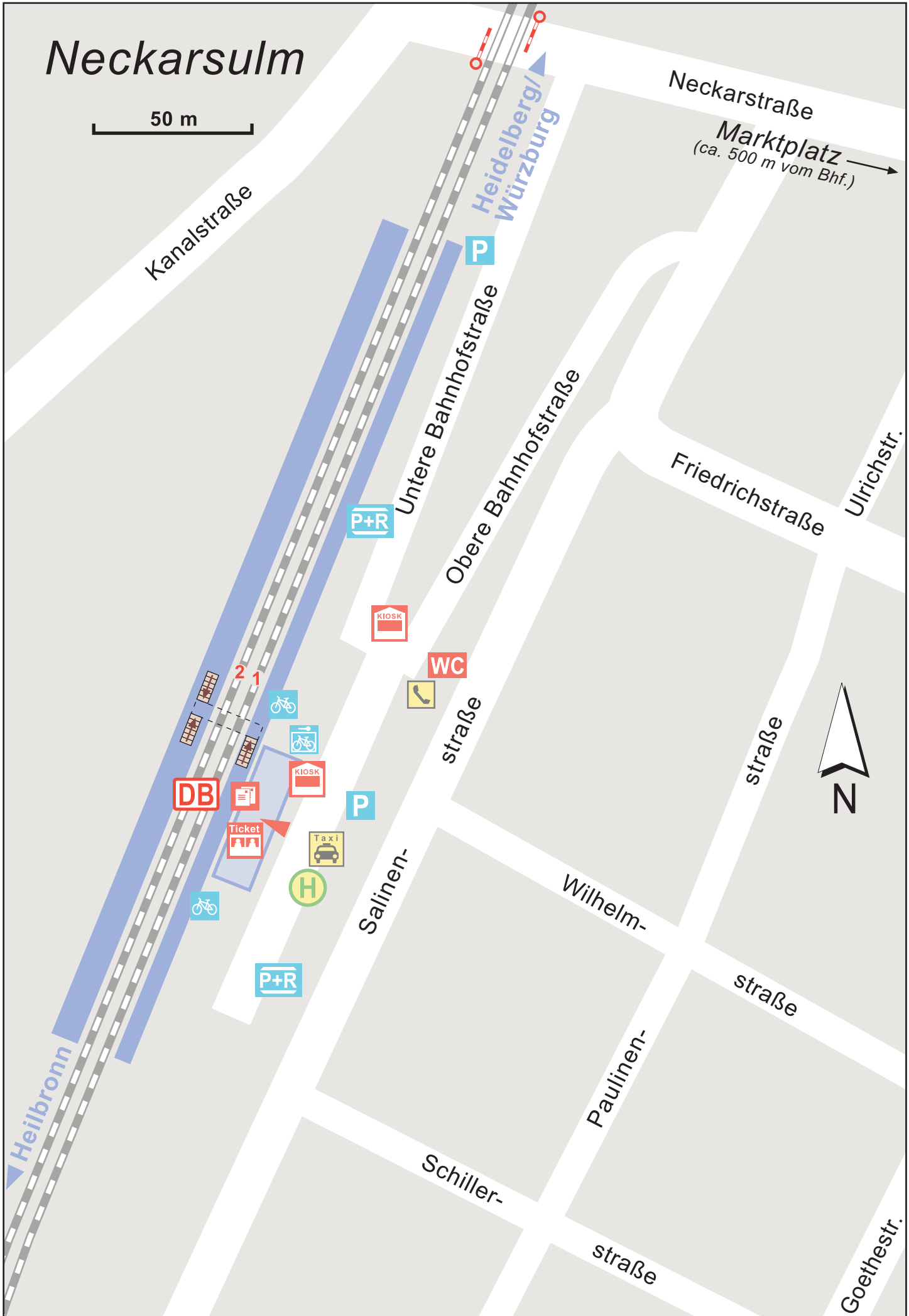
Möckmühl-Züttlingen

50 m



Neckarsulm

50 m



Neudenu

50 m

Altstadt
(ca. 500 m vom Bhf.)

Gartenstraße

Anlage

Hauptstraße

Neue

Siglinger Straße

Neue Anlage

Bahnhof-

Friedhof

Jagst

straße

P+R

P

P+R

H

DB

1
2

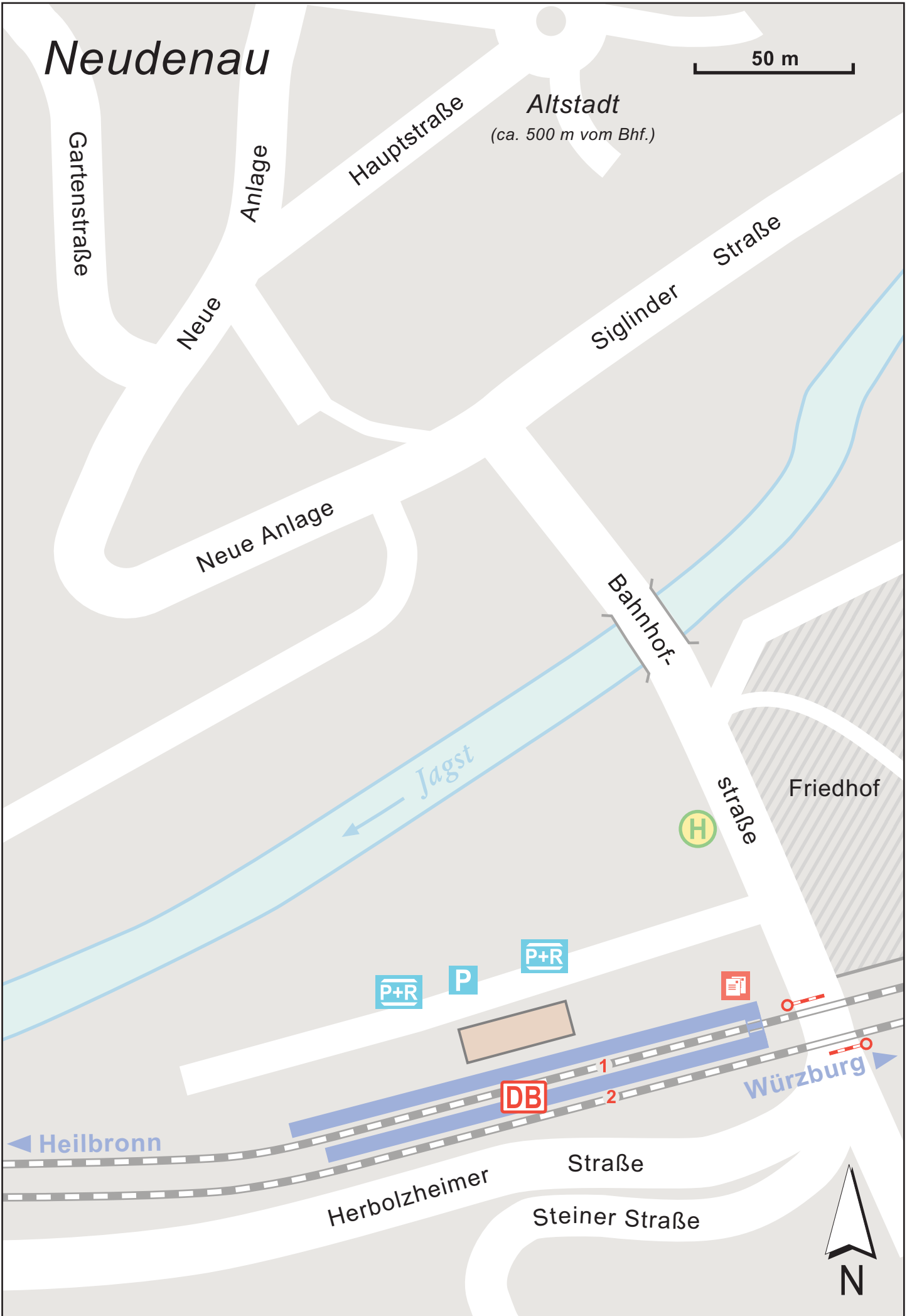
Würzburg

Heilbronn

Straße

Herbolzheimer

Steiner Straße



Neudenu- Herbolzheim

50 m

Würzburg

Heilbronn

Jagst

Keltenstraße

Frankenstraße

Uferstraße

Neudenuer Straße

Neudenuer Straße

Keltergasse

Brunnensteige

Gemstraße

Kirchstraße

Austraße

Untergriesheimer Straße

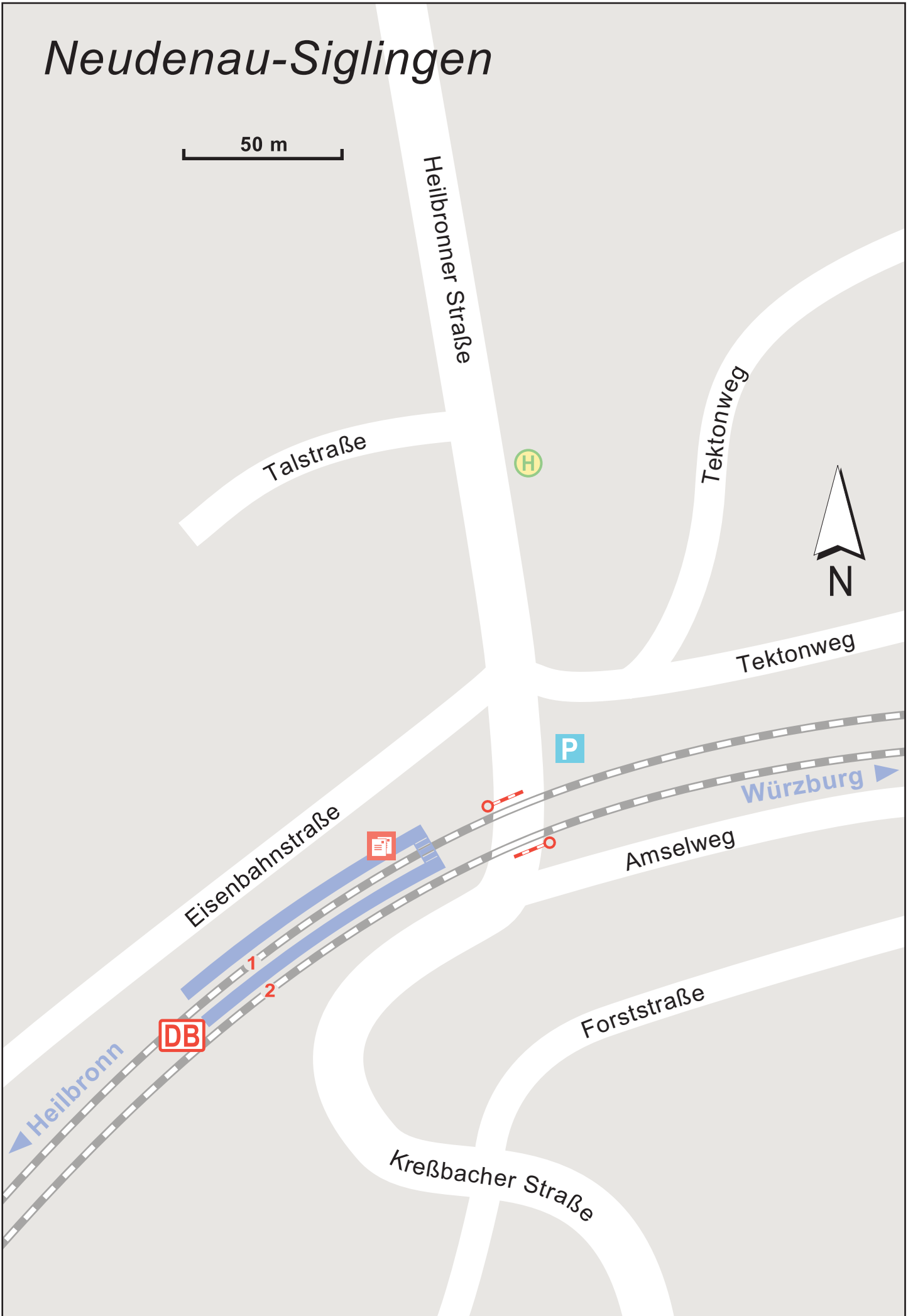


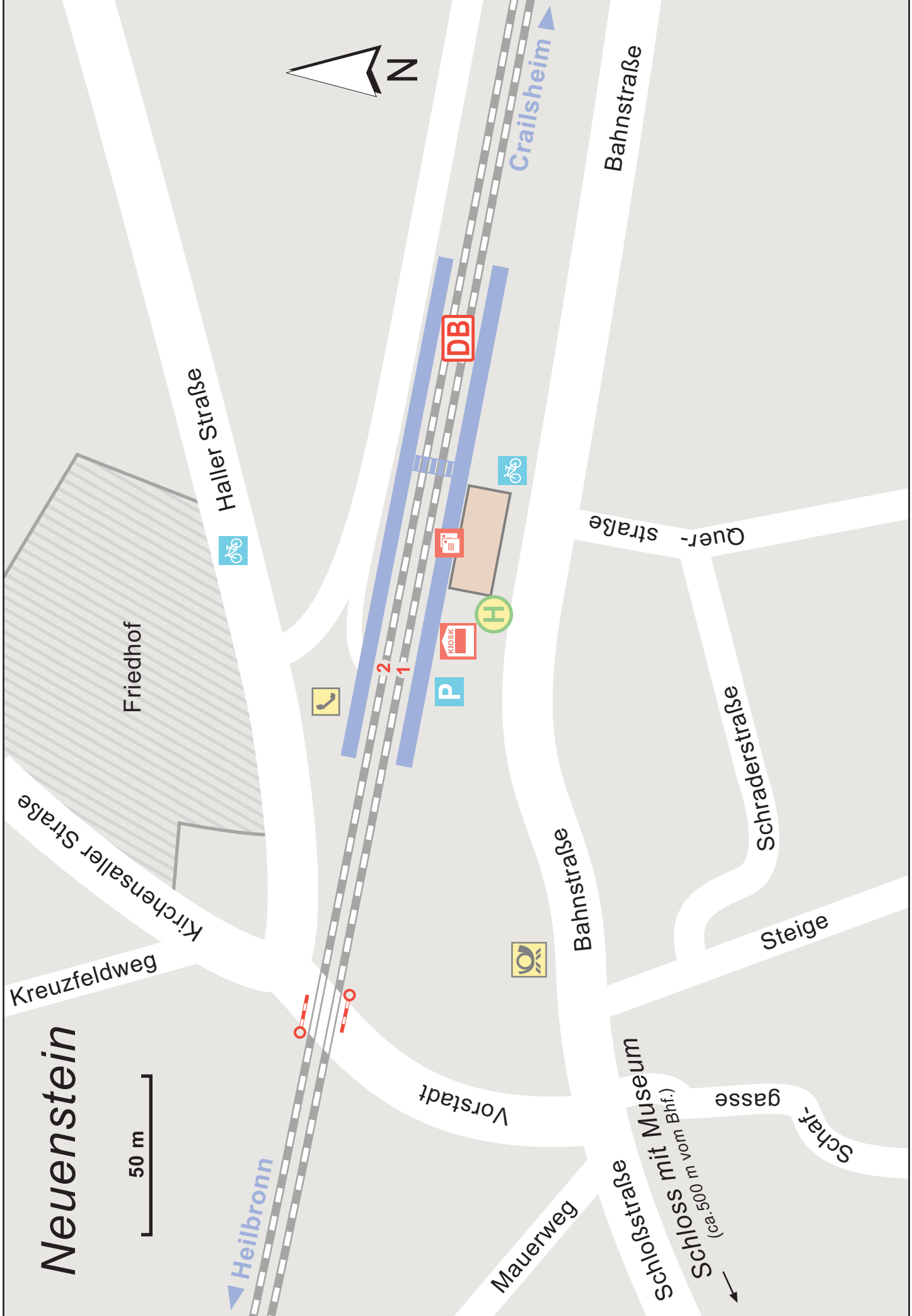
21



Neudenu-Siglingen

50 m





Neuenstein

50 m



Kreuzfeldweg
Kirchensaller Straße

Haller Straße



2

1

P



Bahnstraße

Mauerweg

Schloßstraße
Schloss mit Museum
(ca. 500 m vom Bhf.)

Schafgasse

Steige

Schraderstraße

Querstraße

Bahnstraße

Crailsheim

Heilbronn

Niederstetten

50 m



Wertheim

1
2



Bahnhofstraße

Austraße

Gartenweg

Gartenweg



Marktplatz
(ca. 400 m vom Bhtf.)

Bahnhofstraße

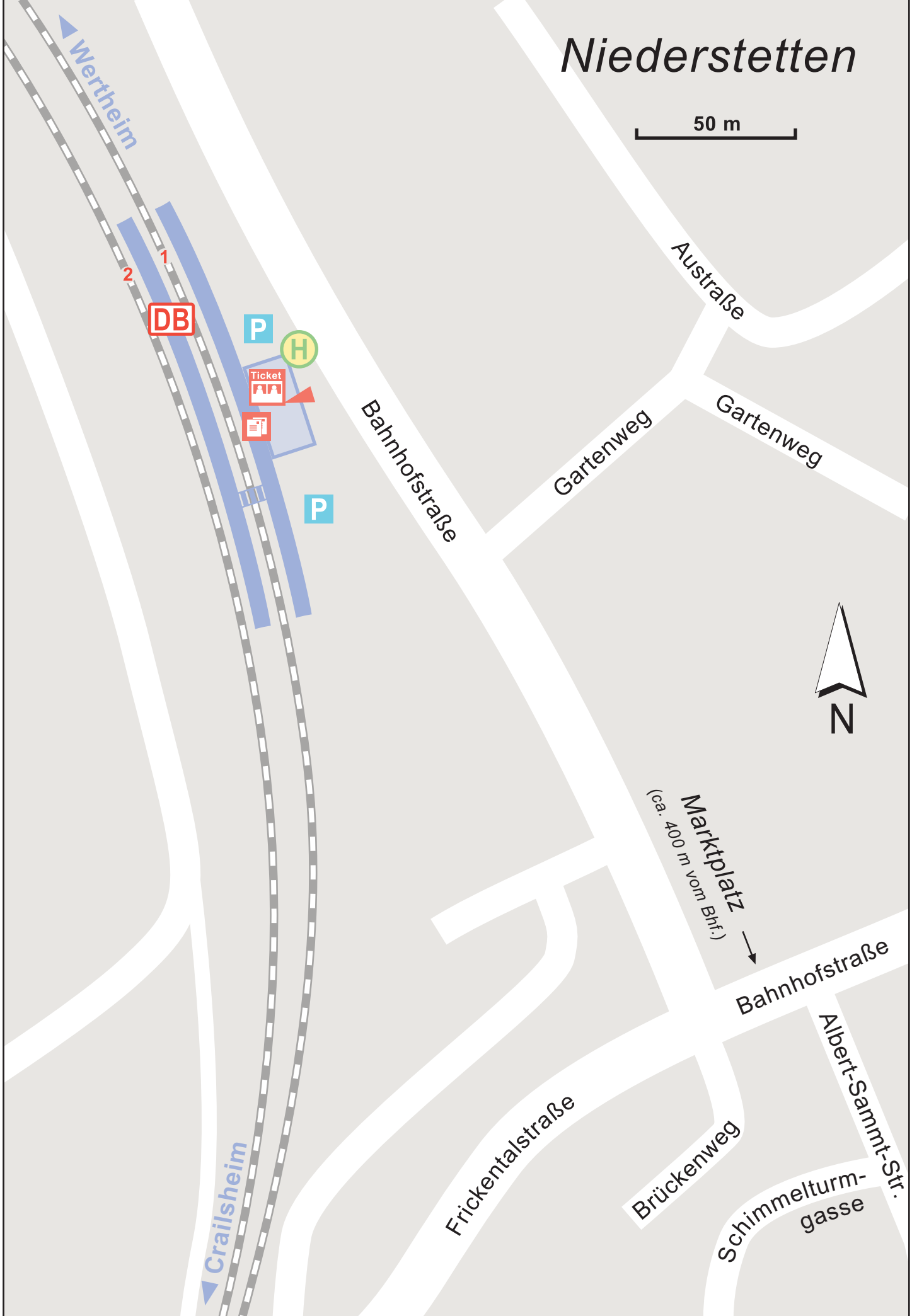
Albert-Sammit-Str.

Frickentalstraße

Brückenweg

Schimmelturm-
gasse

Crailsheim



Nordheim

50 m

Bahnhofstraße
← Marktplatz
(ca. 1 400 m vom Bhf.)

Bahnhofsplatz

P+R

DB

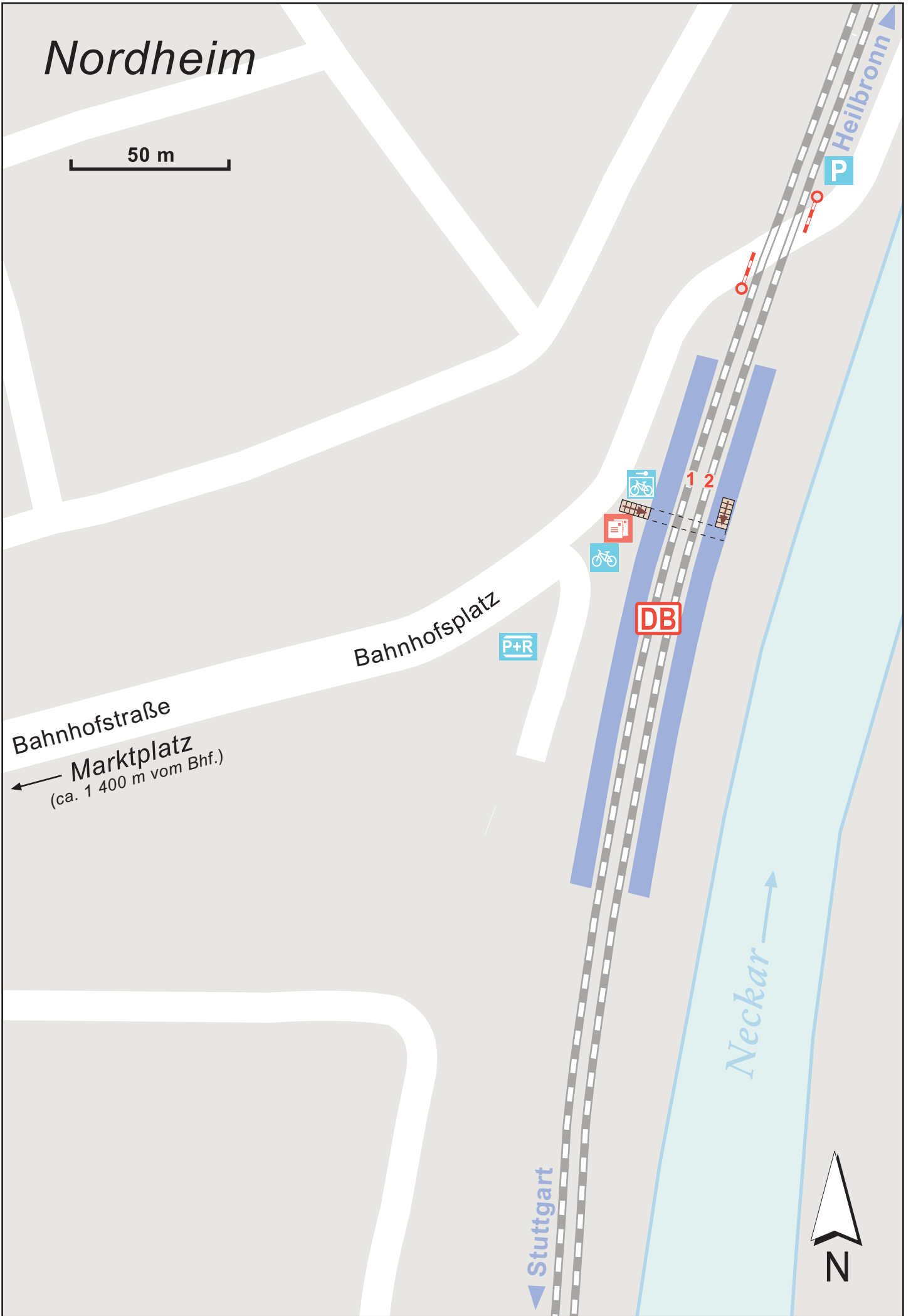
1 2

P

Heilbronn

Stuttgart

Neckar





Obersulm-Affaltrach

50 m



Rathaus
(ca. 1,3 km vom Bhf.)

P

S

P



Heilbronn

Ohringen

Obersulm-Eschenau

K 2110

50 m

Heilbronn



1

2

Bahnstraße

Bahnhofstraße

Im Bock

Weinstraße

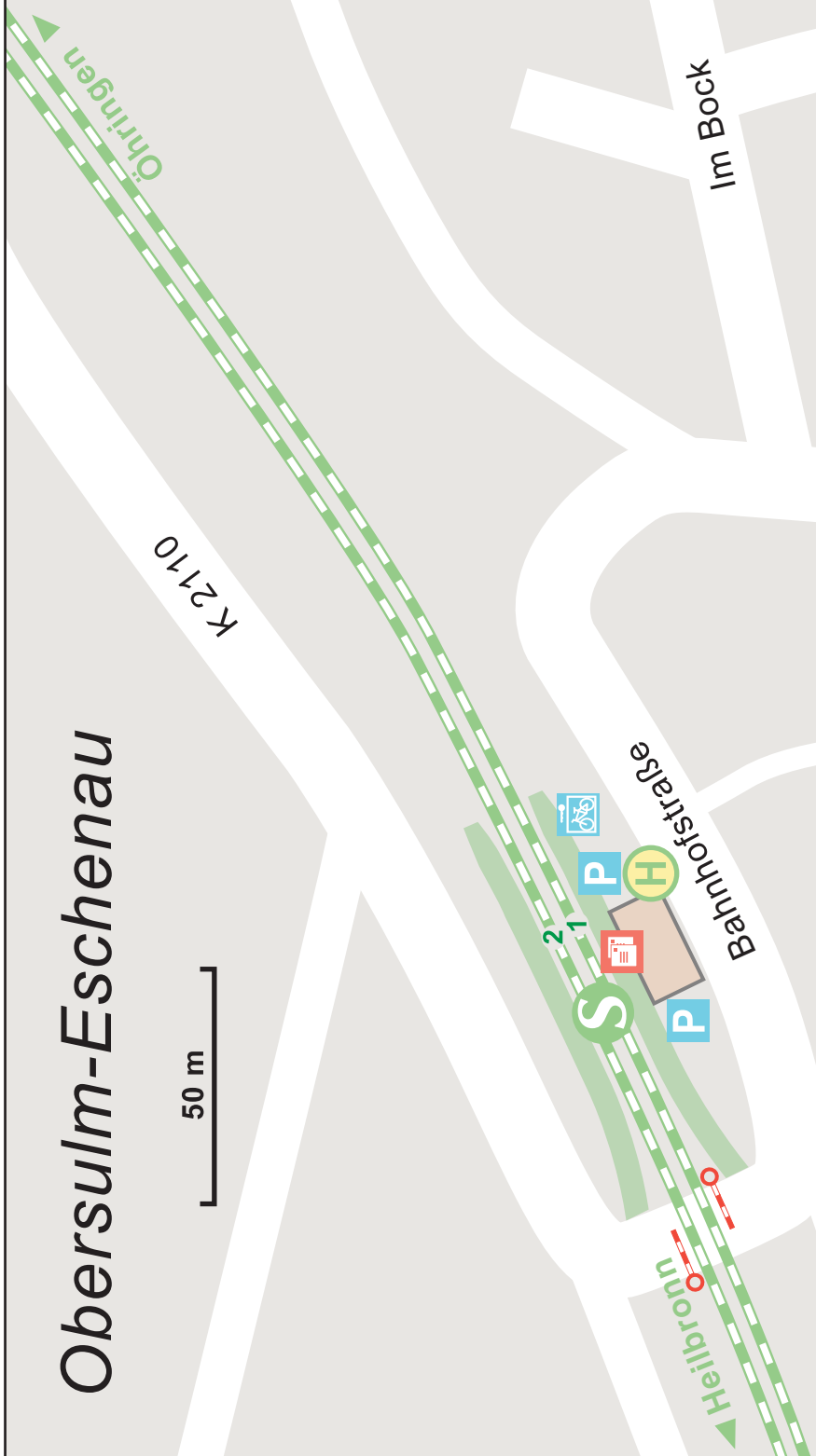
In den Weingärten

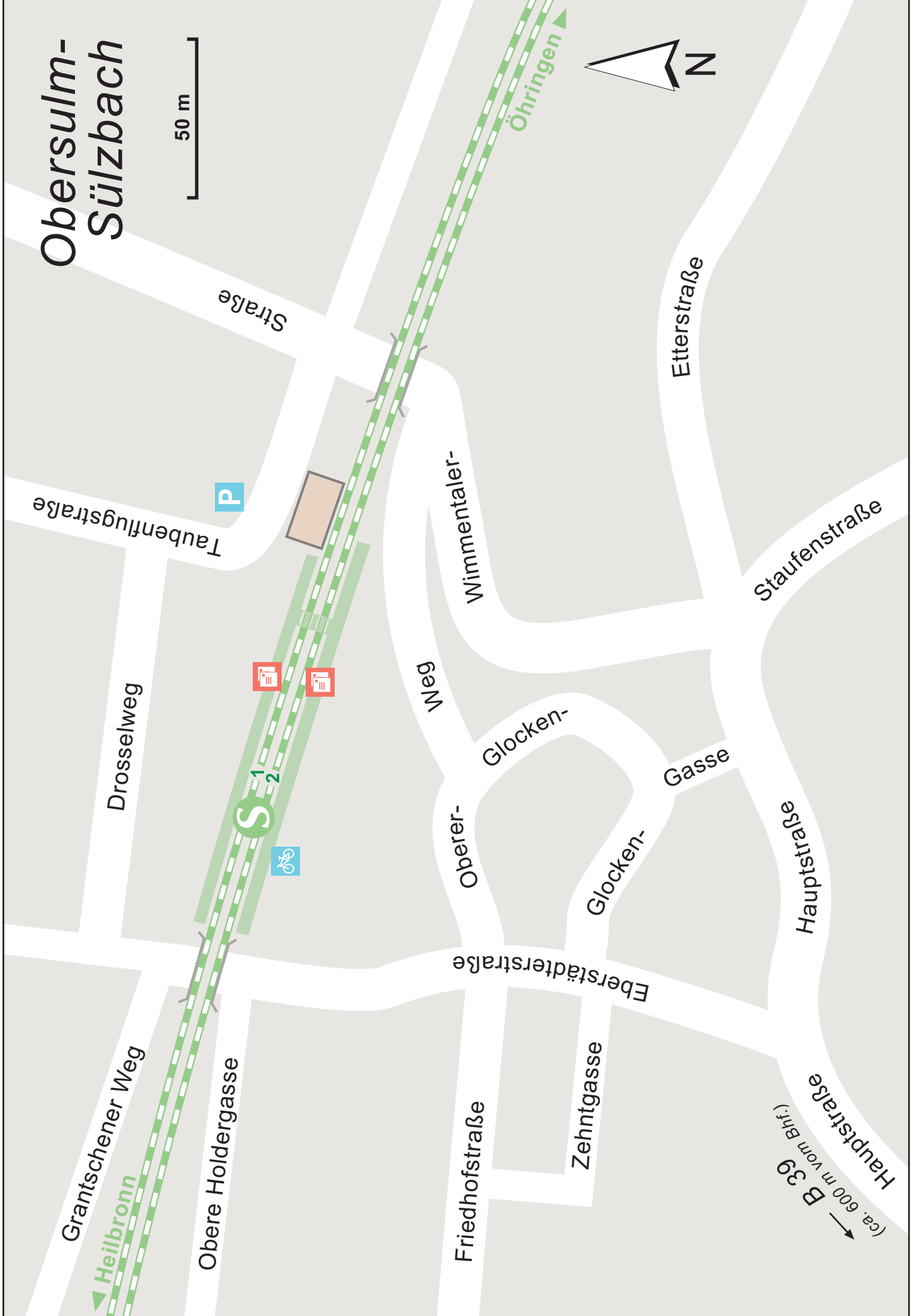
Edelbergweg

Schloss
(ca. 750 m vom Bahnhof)



Öhringen





Obersulm-Sülzbach

50 m



Straße

P

Taubenflugstraße

Drosselweg

S
1
2



Grantschener Weg

Heilbronn

Obere Holdergasse

Weg

Friedhofstraße

Zehntgasse

Eberstädterstraße

Oberer-

Glocken-

Wimmentaler-

Öhringen

Gasse

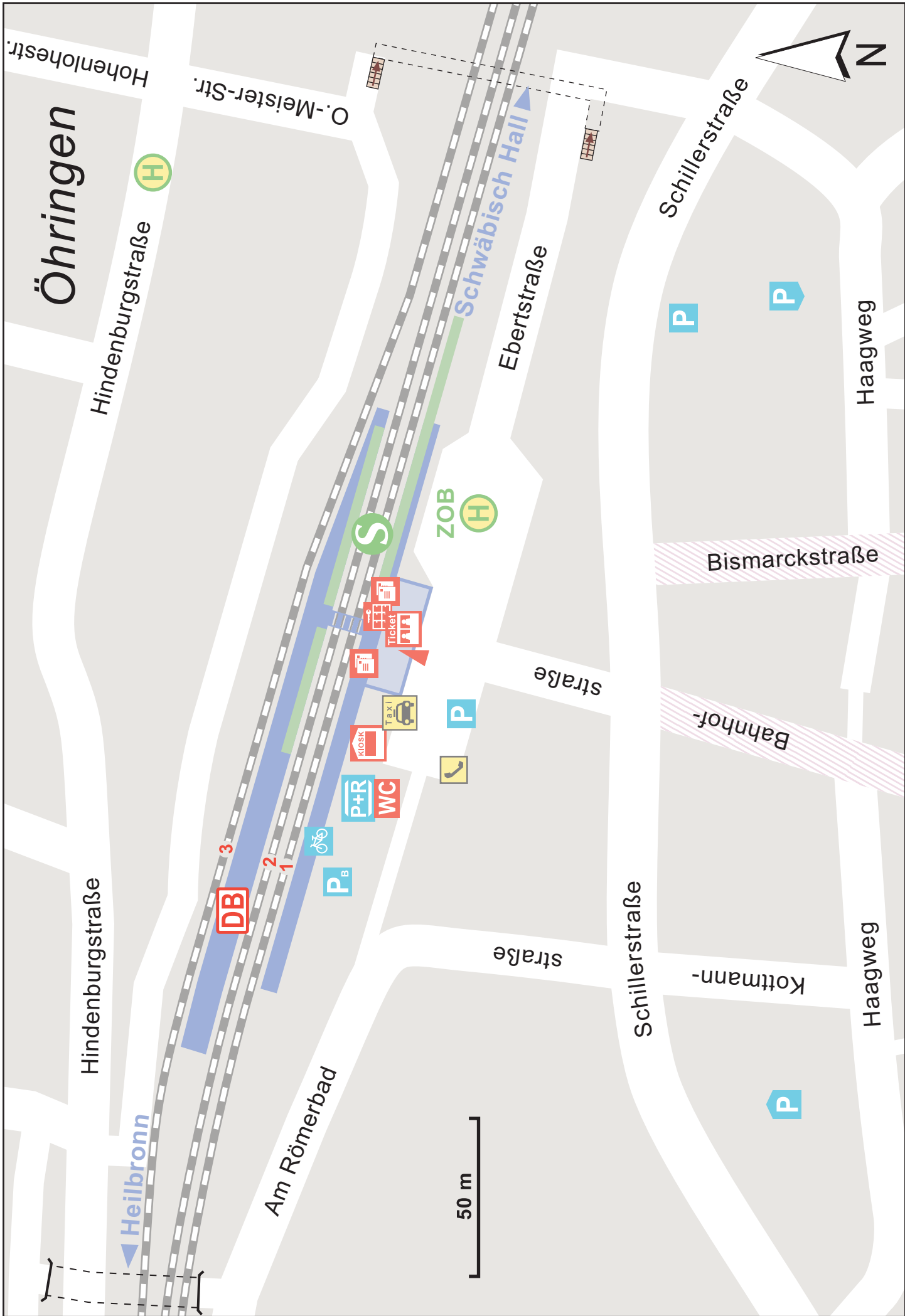
Etterstraße

Staufstraße

B 39
(ca. 600 m vom BfHf.)

Hauptstraße

Hauptstraße



Öhringen

Hindenburgstraße

Hindenburgstraße



O.-Meister-Str.

Heilbronn

DB

Am Römerbad

3

2

1

P_B

P+R

WC

Kiosk

Taxi

Ticket

S

ZOB



Ebertstraße

Schwäbisch Hall

straße

straße

Schillerstraße

Schillerstraße

Kottmann-

Bismarckstraße

Bahnhof-

Haagweg

Haagweg



50 m



Offenau

50 m

B 27

Schulweg

Heidelberg

Bachenauner Straße

Friedhof

K 2030

Duttenbergerstraße

Hauptstraße

P



DB

2 1

Bahnhofstraße

P

P

Friedhofstraße

Neckarstraße

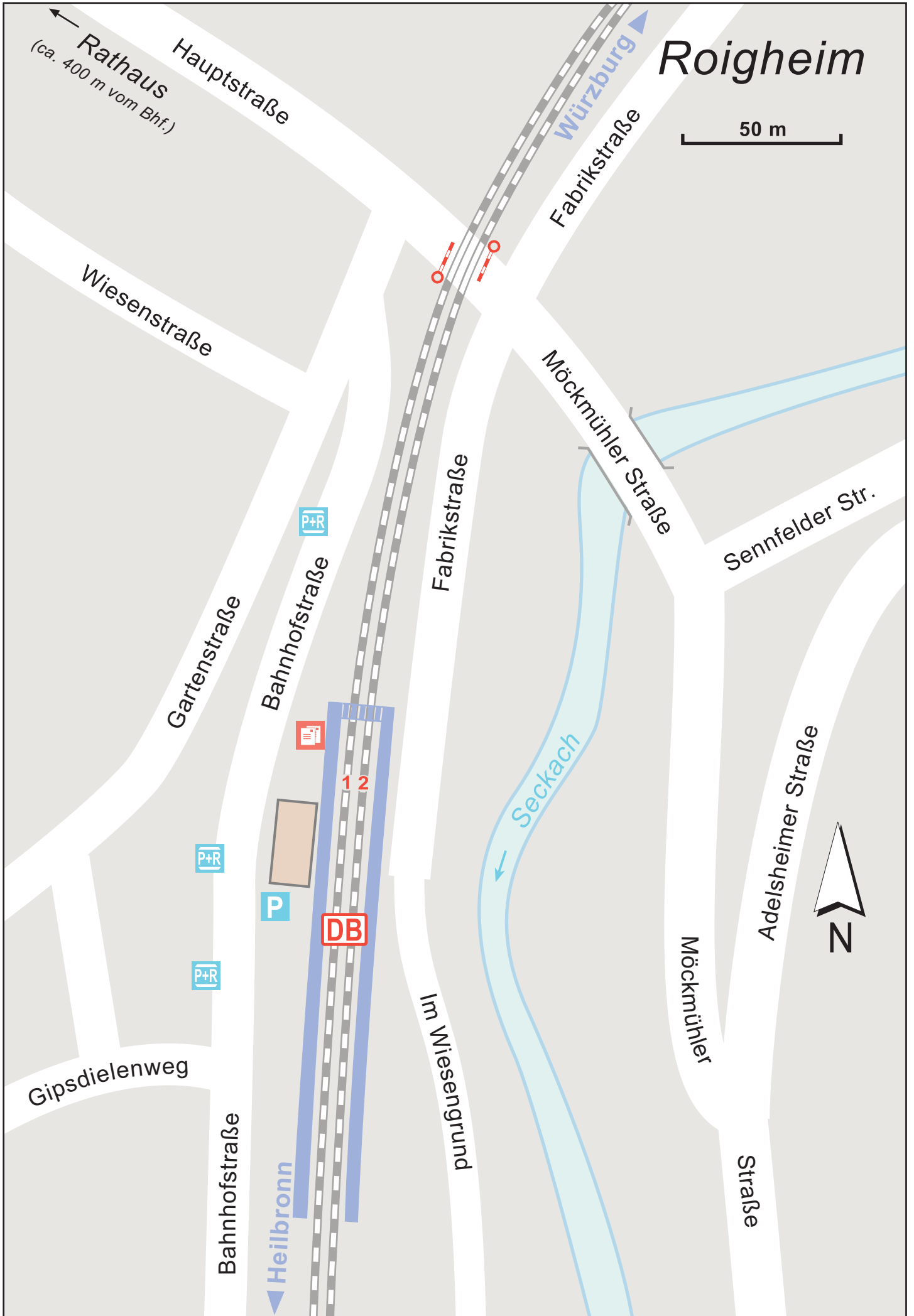
Jagstfelder Straße

Im Lindengarten

Rathaus
(ca. 300 m vom Bhf.)

Heilbronn





Roigheim

50 m



Rathaus
(ca. 400 m vom Bhf.)

Hauptstraße

Wiesenstraße

Gartenstraße

Bahnhofstraße

Gipsdielenweg

Bahnhofstraße

Heilbronn

Im Wiesengrund

Fabrikstraße

Fabrikstraße

Würzburg

Möckmühler Straße

Sennfelder Str.

Möckmühler

Straße

Adelsheimer Straße

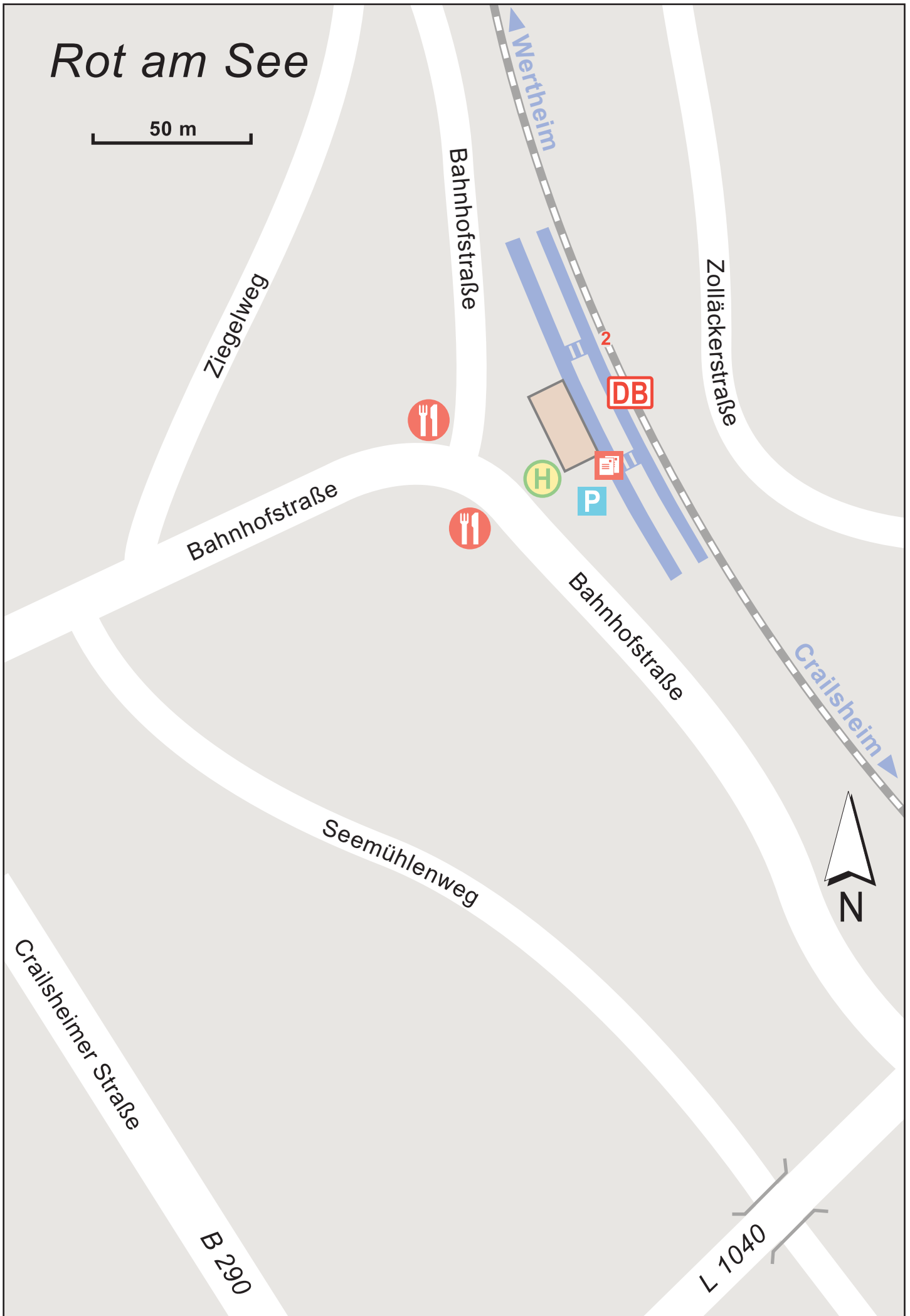


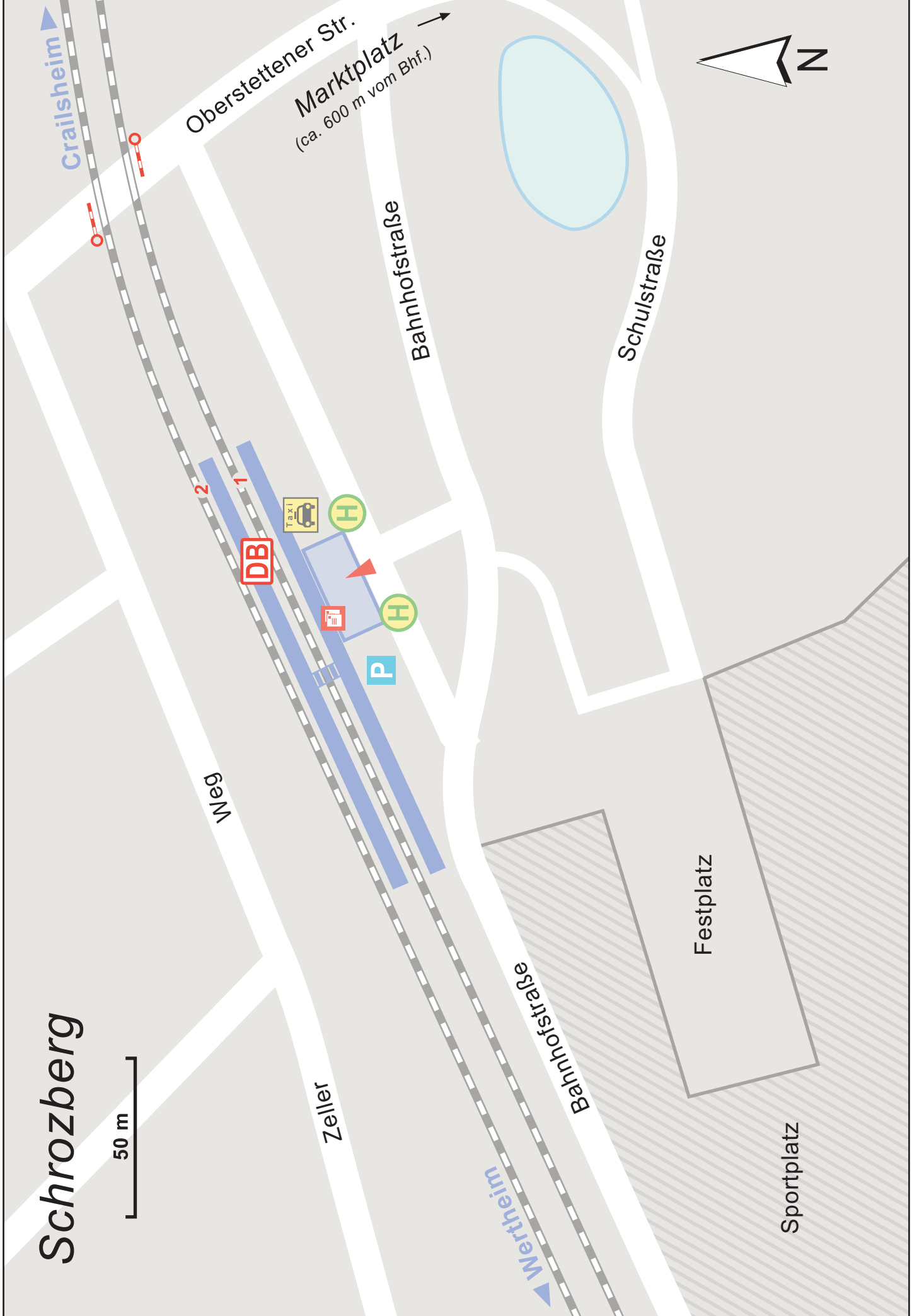
12



Rot am See

50 m





Schrozberg

50 m

Crailsheim

Oberstettener Str.
Marktplatz
(ca. 600 m vom Bhf.)

Bahnhofstraße

Schulstraße

Weg

Zeller

Wertheim

Bahnhofstraße

Festplatz

Sportplatz



DB



P

2

1



Schwäbisch Hall

50 m

Färberg.

Zollhüttengasse

Am Markt
(ca. 1200 m vom Bhf.)

Bahnhofstraße

Im Lindach

Kocher

Im Lindach

Steinbacher Straße

Heilbronn



P

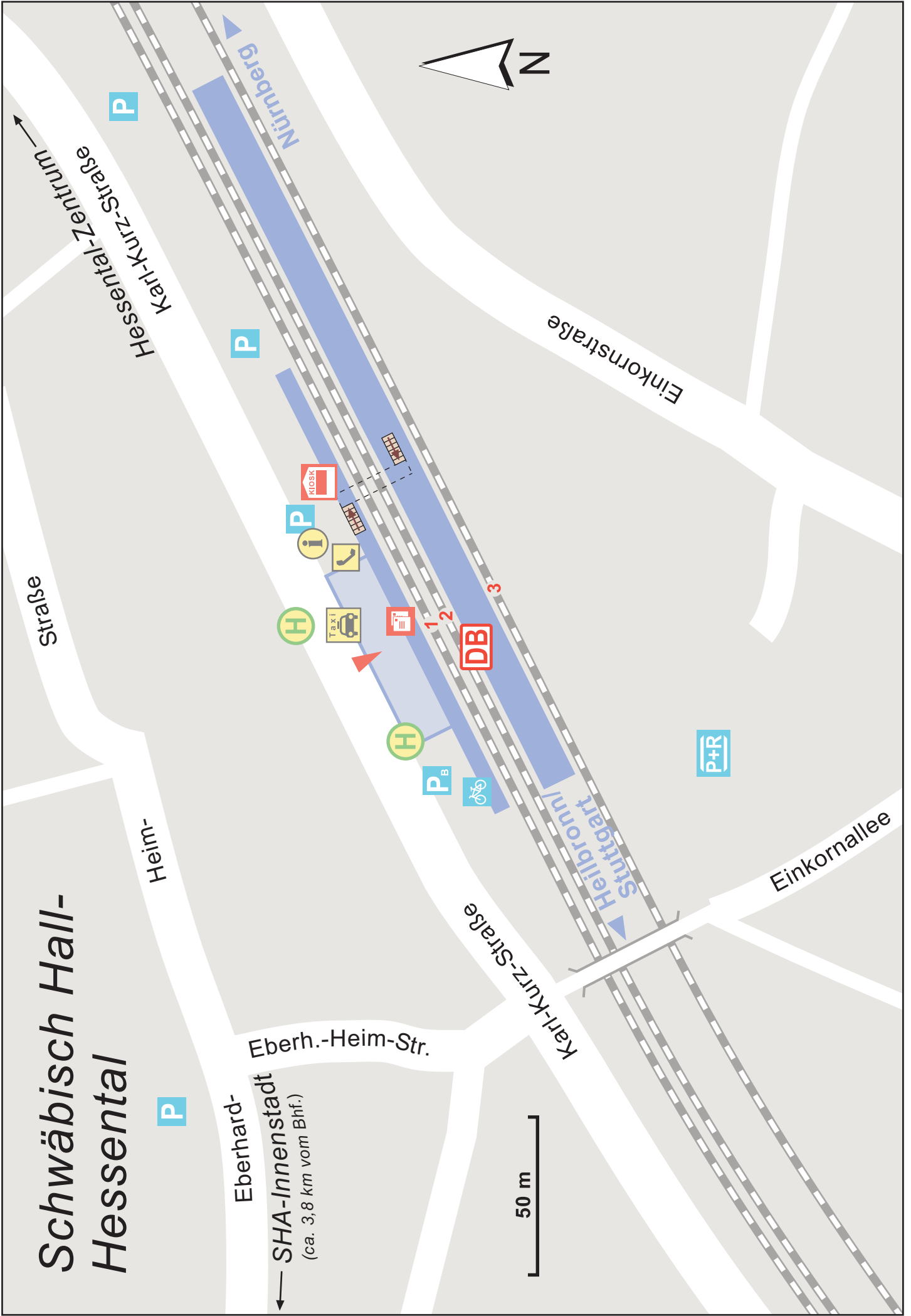


DB

Crailsheim



Schwäbisch Hall- Hessental



P

Eberhard-
Str.

SHA-Innenstadt
(ca. 3,8 km vom Bhf.)

Eberh.-Heim-Str.

Karl-Kurz-Str.

50 m

Heilbronn/
Stuttgart

Einkornallee

Heim-
Str.

Einkornstraße

P

P

H

P

P_B

P+R

Nürnberg

Karl-Kurz-Str.
Hessental-Zentrum



Schwäbisch Hall- Wackershofen

50 m

K 2576

P



P_B



DB

2

1

WC

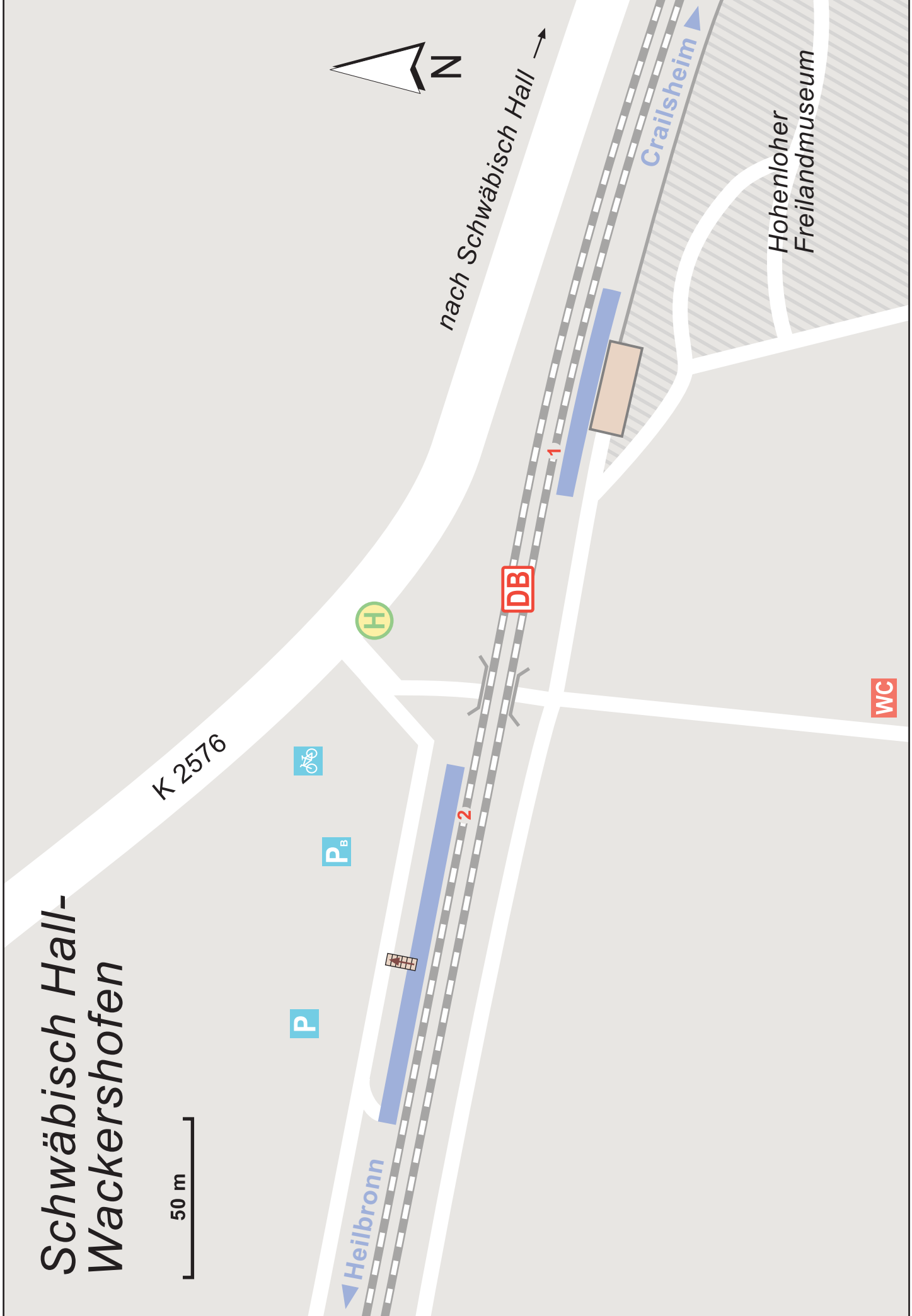


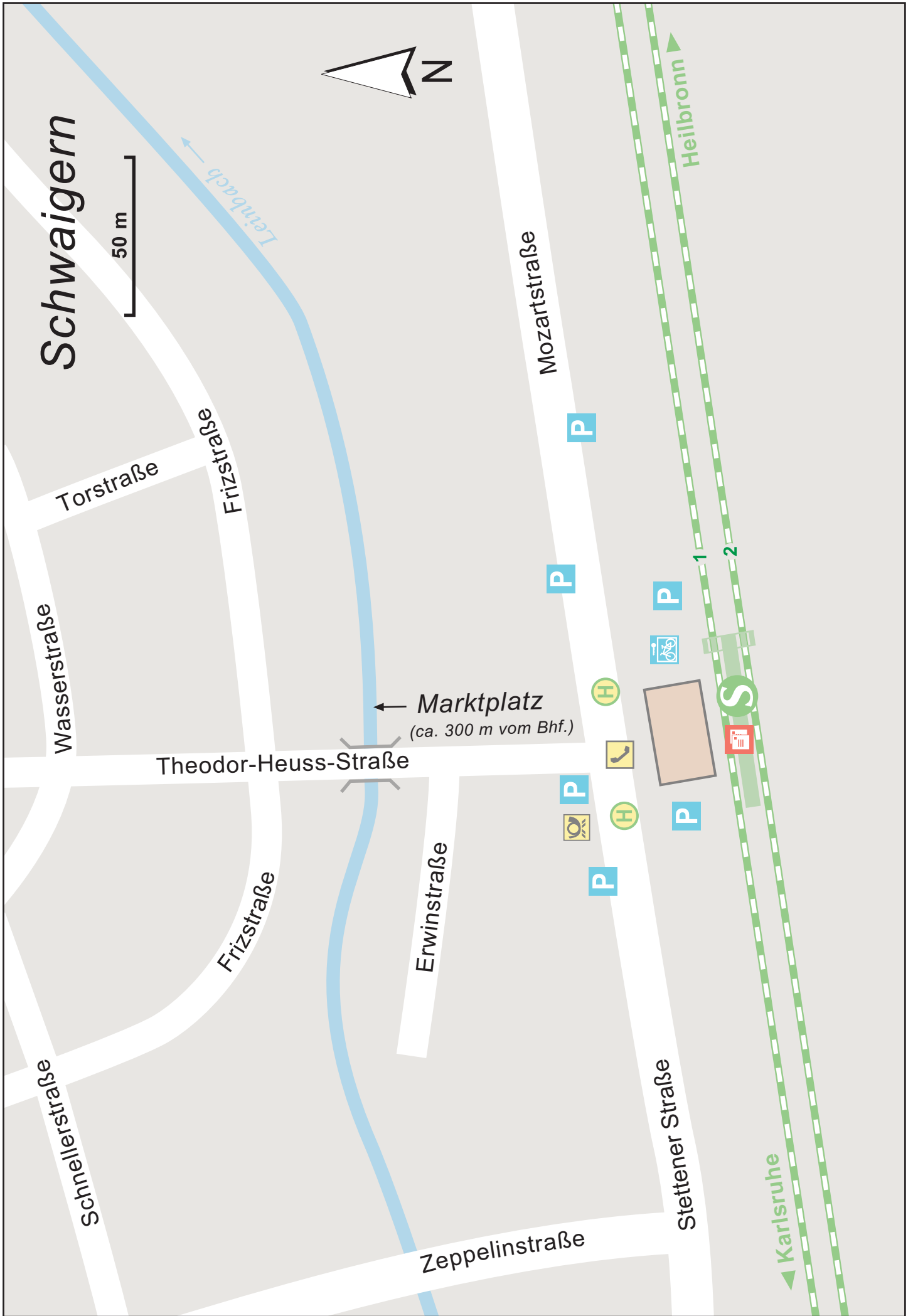
nach Schwäbisch Hall →

Heilbronn

Crailsheim

Hohenloher
Freilandmuseum





Schwaigern-Stetten a.H.

50 m

◀ Karlsruhe

▶ Heilbronn



2

1

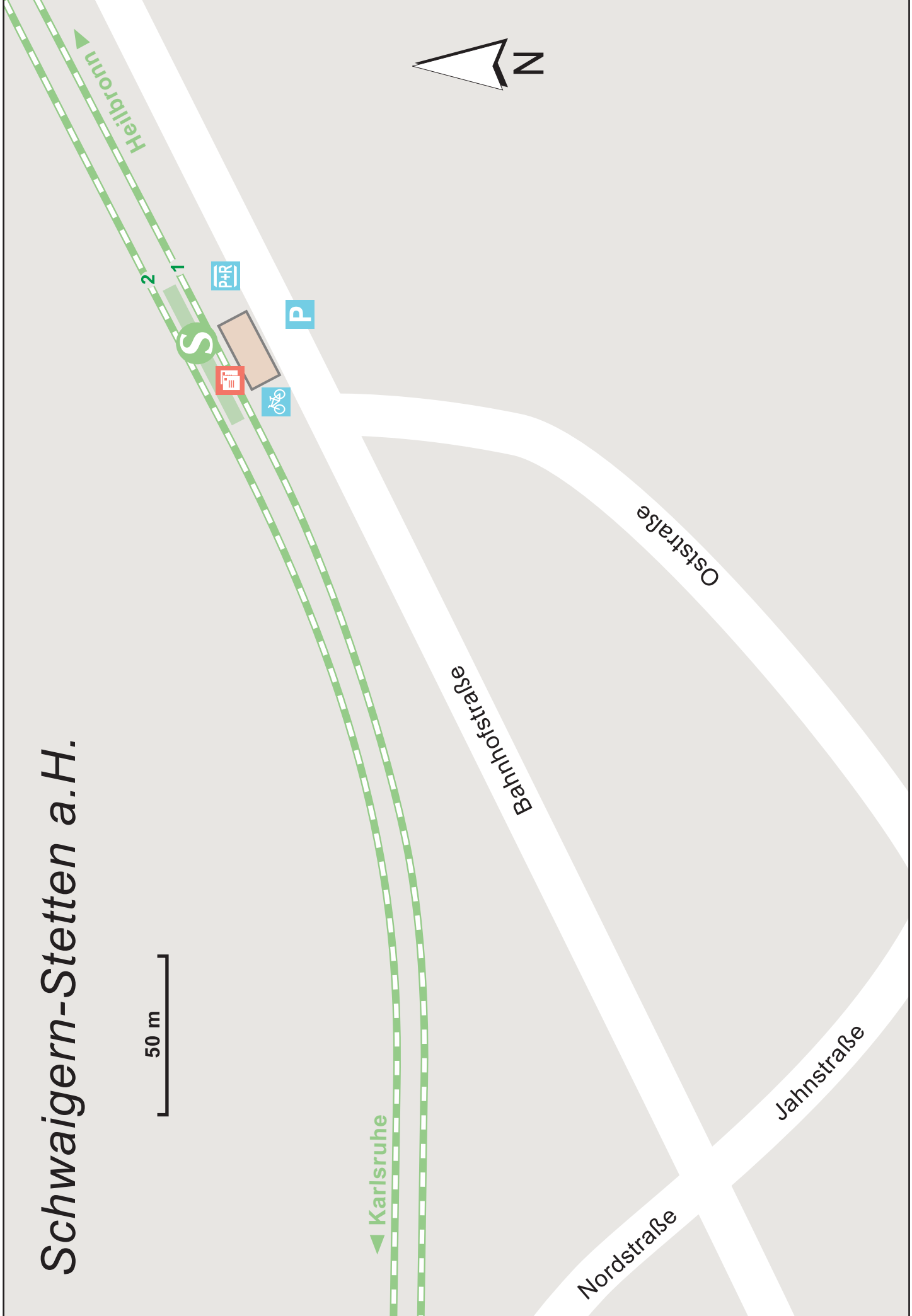


Bahnhofstraße

Oststraße

Nordstraße

Jahnstraße



Siegelsbach

50 m

Goethe-
straße

Wagenbacher Straße

Hüffenhardt

Ortsmitte
(ca. 600 m vom Bahnhof)

Ringstraße

SWEG

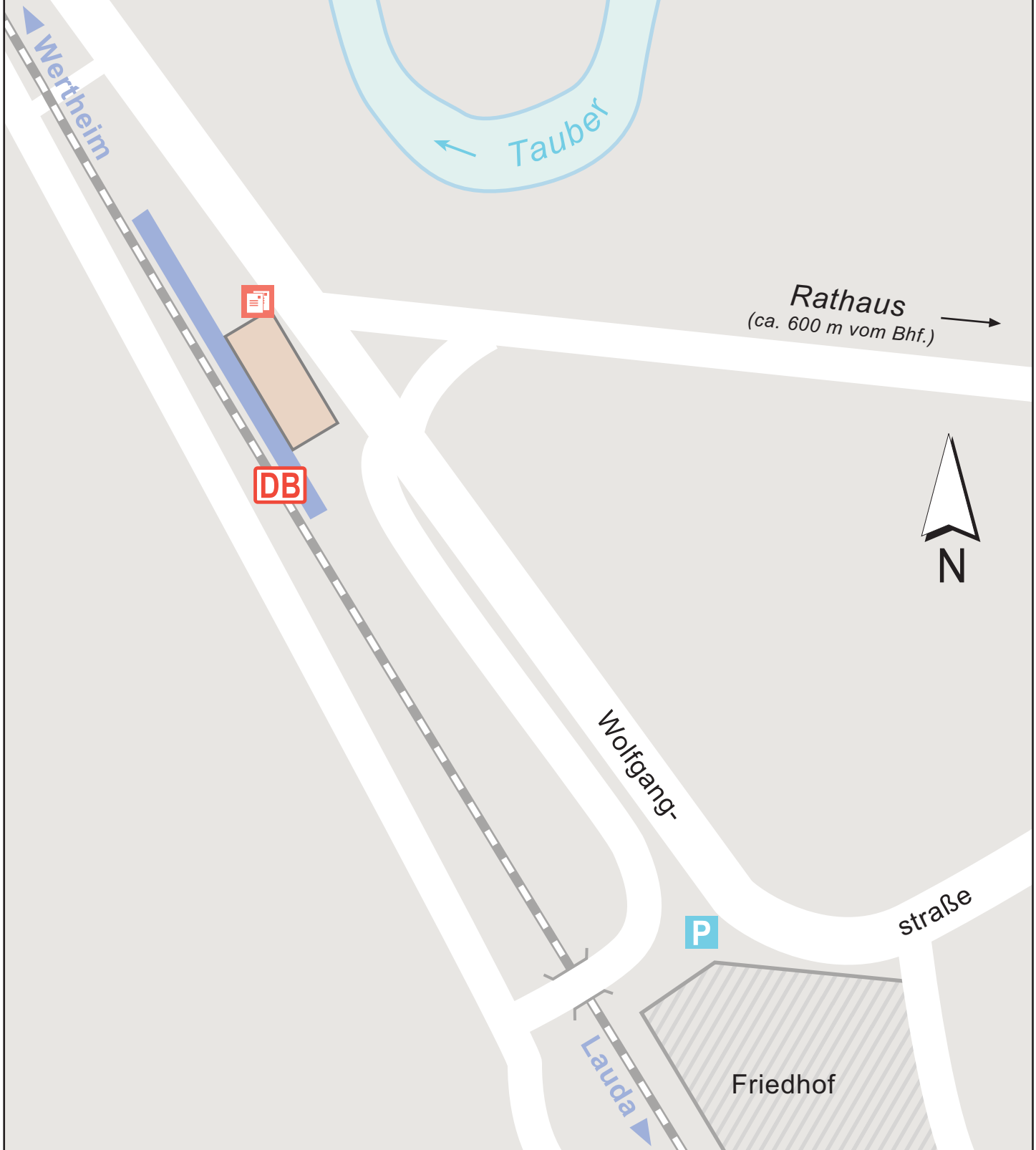
Bahnhofstraße

Heidelberg/Mannheim



Tauberbischofsheim- Distelhausen

50 m



Rathaus
(ca. 600 m vom Bhf.) →



Wolfgang-

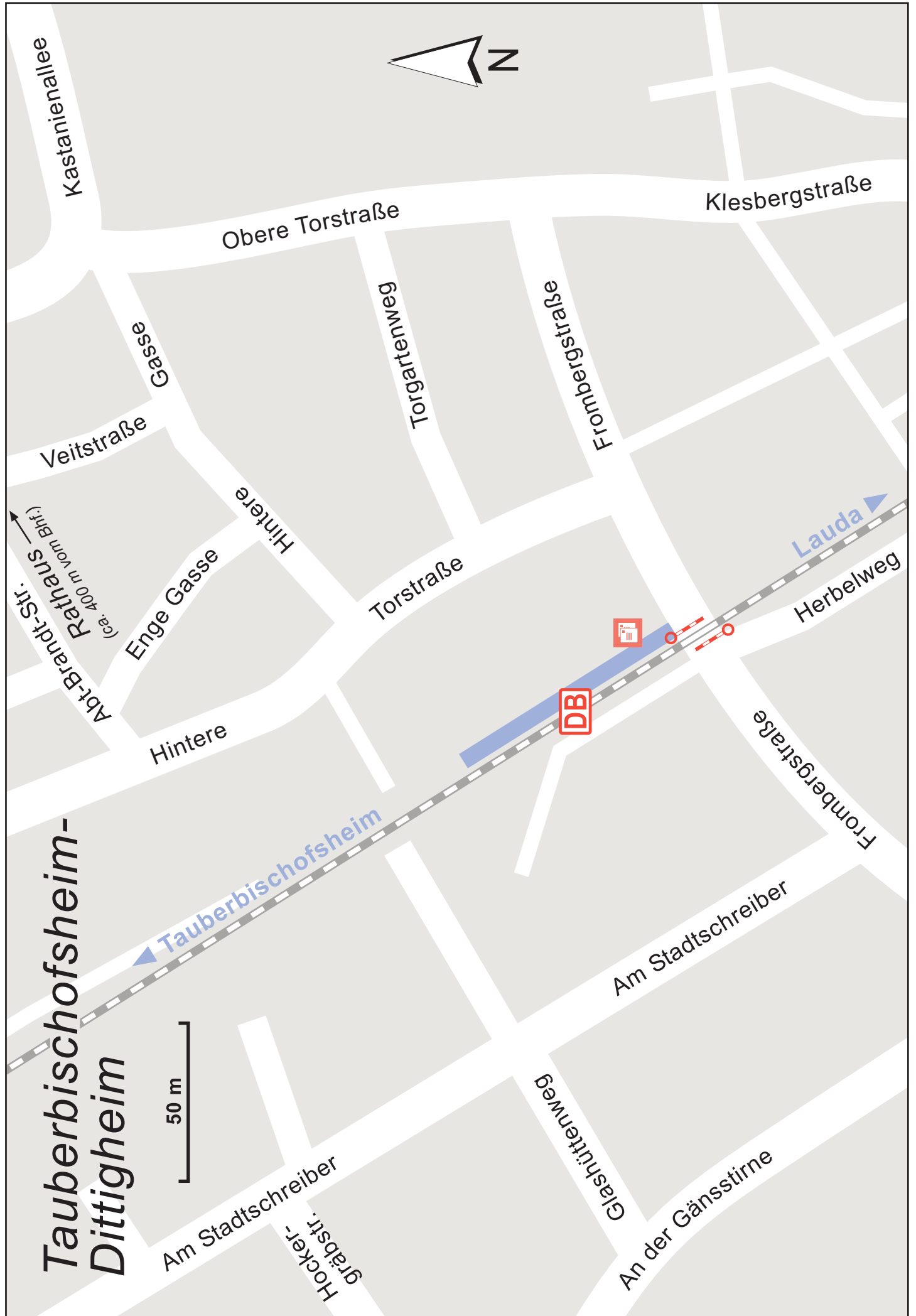
straße

P

Friedhof

Lauda

Wertheim



Tauberbischofsheim-Hochhausen

50 m

nach Werbach
(ca. 1 km vom Bhf.)



Rathausstr.

Mäuerlein

An der Eisenbahn

Mäuerlein

Im Stichelgarten

Wertheim

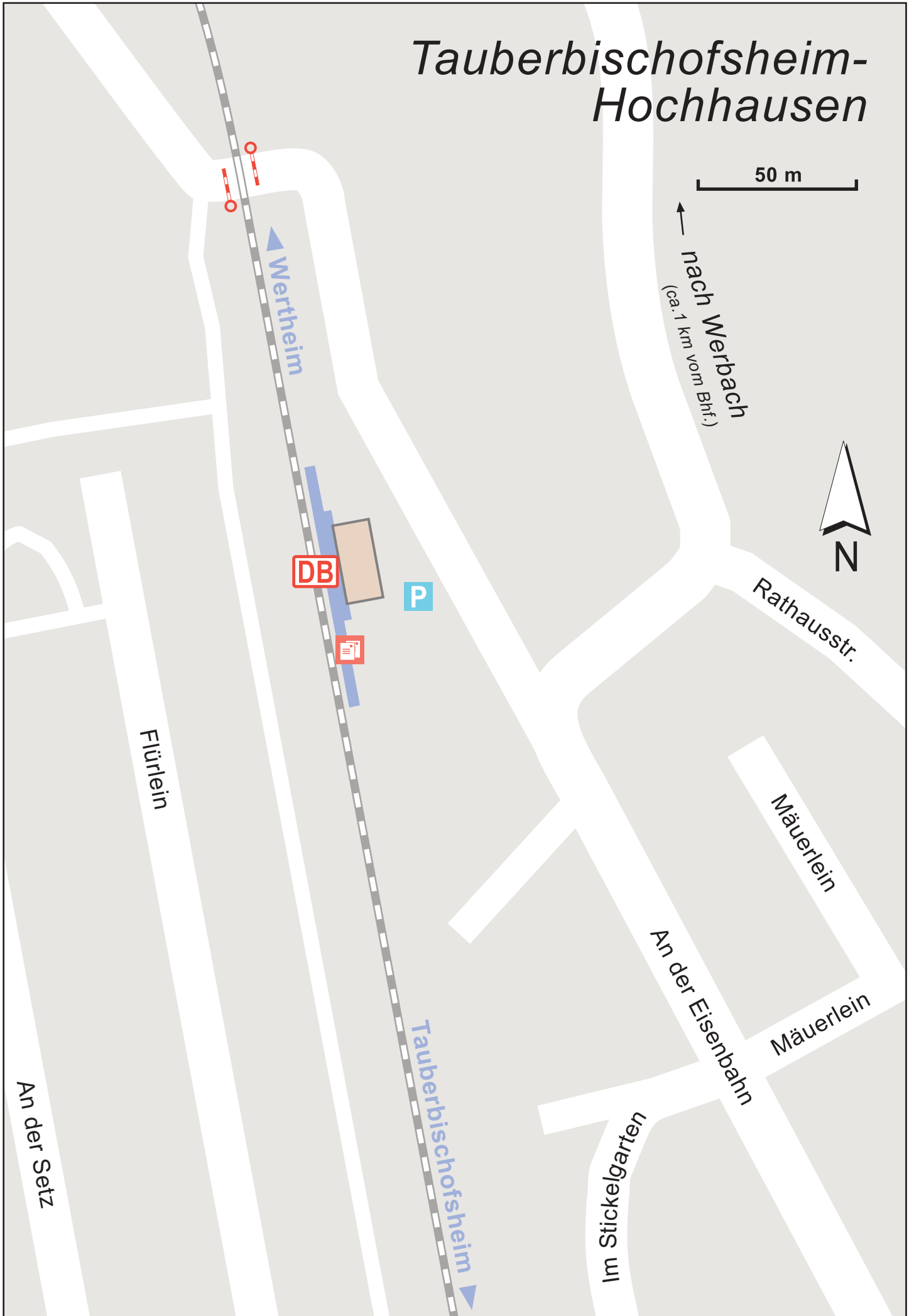
DB

P

Flürlein

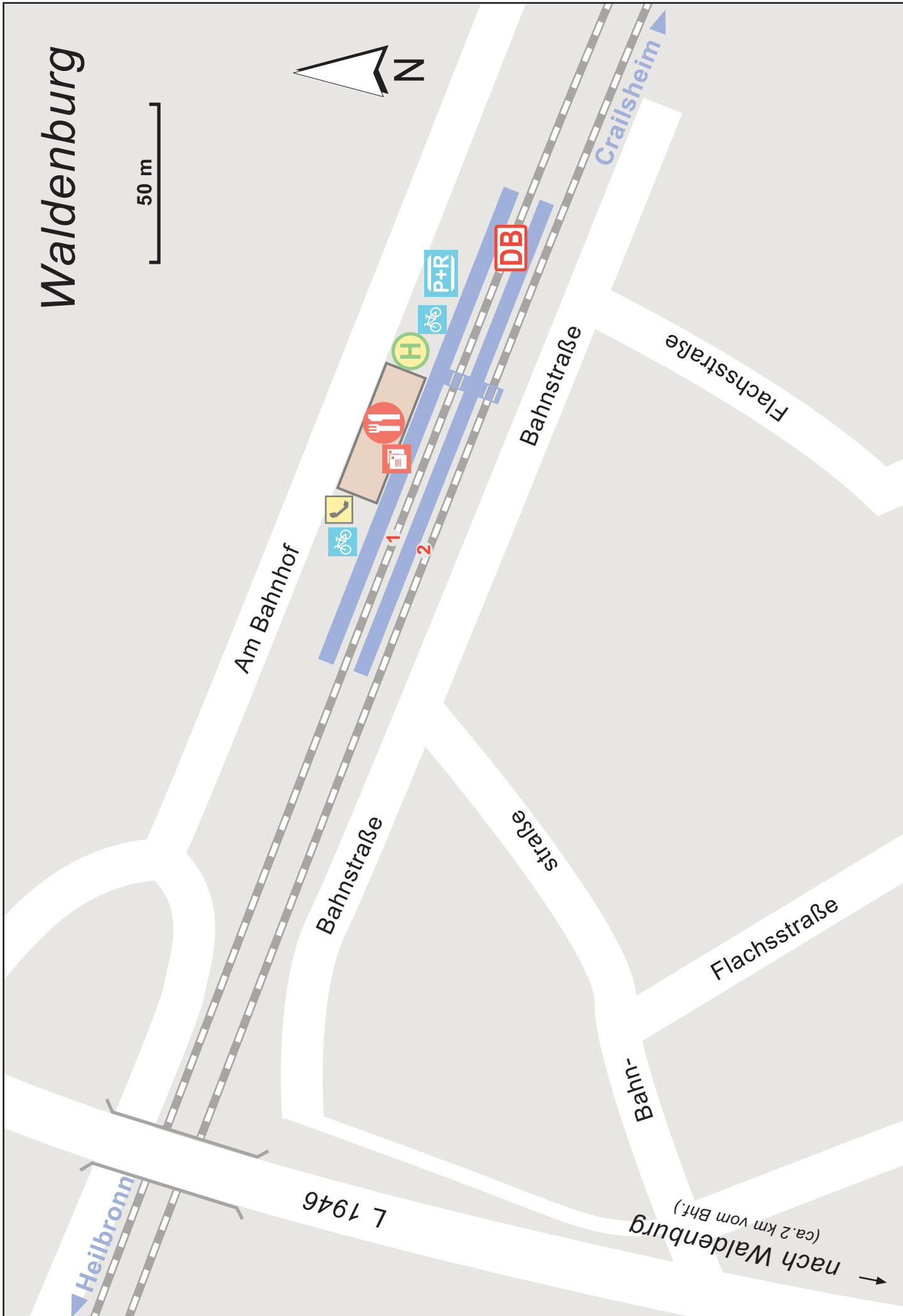
Tauberbischofsheim

An der Setz



Waldenburg

50 m





Weikersheim

L 1001

Vorbach

50 m

Marktplatz
(ca. 700 m vom Bhf.)

Bahnhofstraße

Bahnhofstraße

Laudenbacher Straße

Wertheim

Crailsheim



1

2

Weikersheim-Elpersheim

50 m



Crailsheim

Am Tauberberg



Mühläcker

Mühläcker



Deutschordenstraße

L 2251

Alte Taubertalstraße

Heerweg

An der Tauber

Tauber

Wertheim

Weikersheim-Laudenbach

50 m

Wertheim

DB

P

P

Vorbach

Schwaben-
mühle

Weg zur

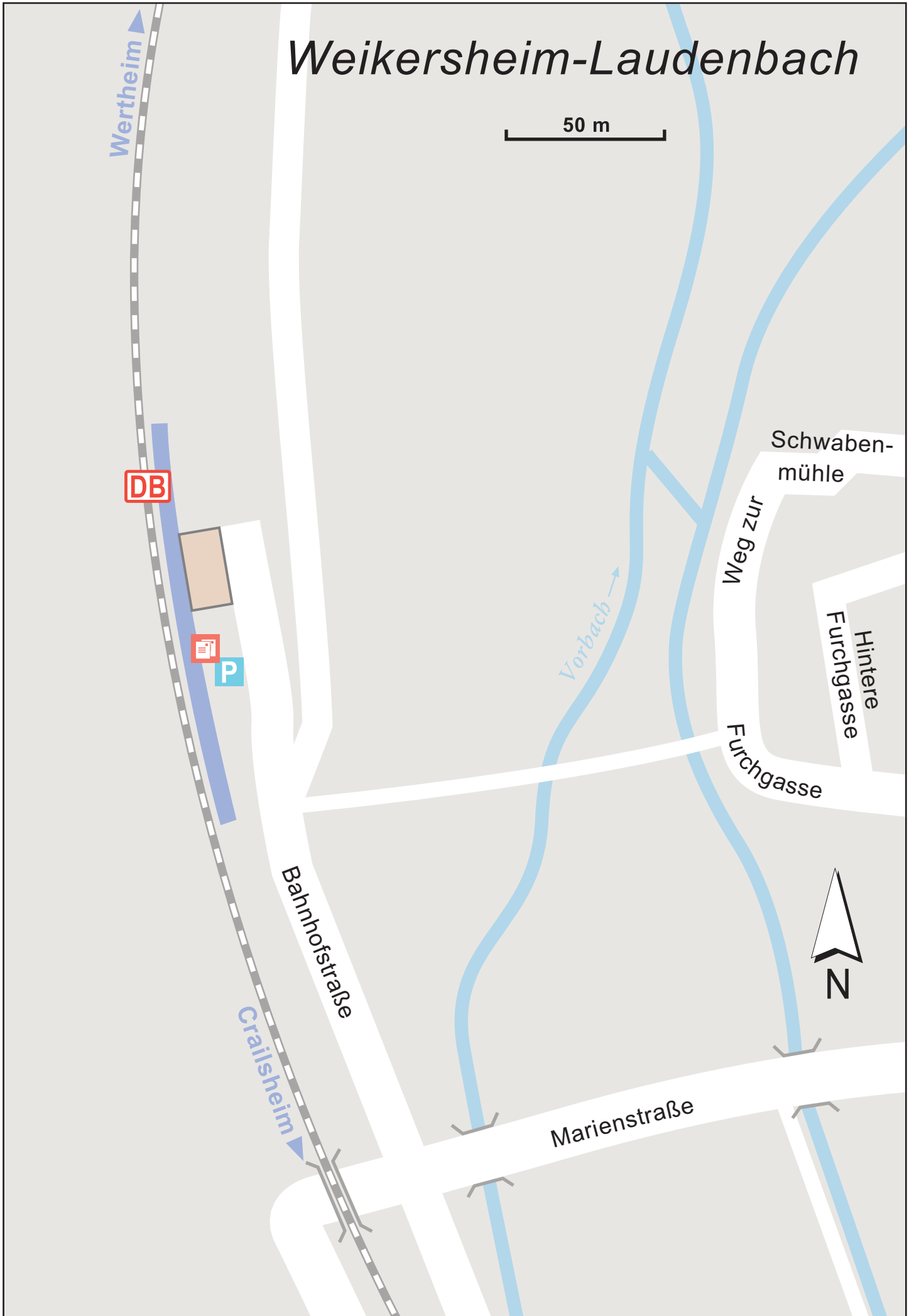
Hintere
Furchgasse

Furchgasse

Bahnhofstraße

Crailsheim

Marienstraße



Weinsberg

50 m



Bachstraße

Schwabstraße

Bahnhofplatz

Öhringen

Innenstadt
(ca. 600 m vom Bahnhof)

straße

Bahnhof

gasse

Wachturm

Wachturm-

Beim

Kernerstraße

Uhlandstraße

S

P

WC

P

P

Schillerstraße

Linden-

Heilbronn

Eug.-Diez-Str.



P

WC

P

P



S



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P



WC

P

P

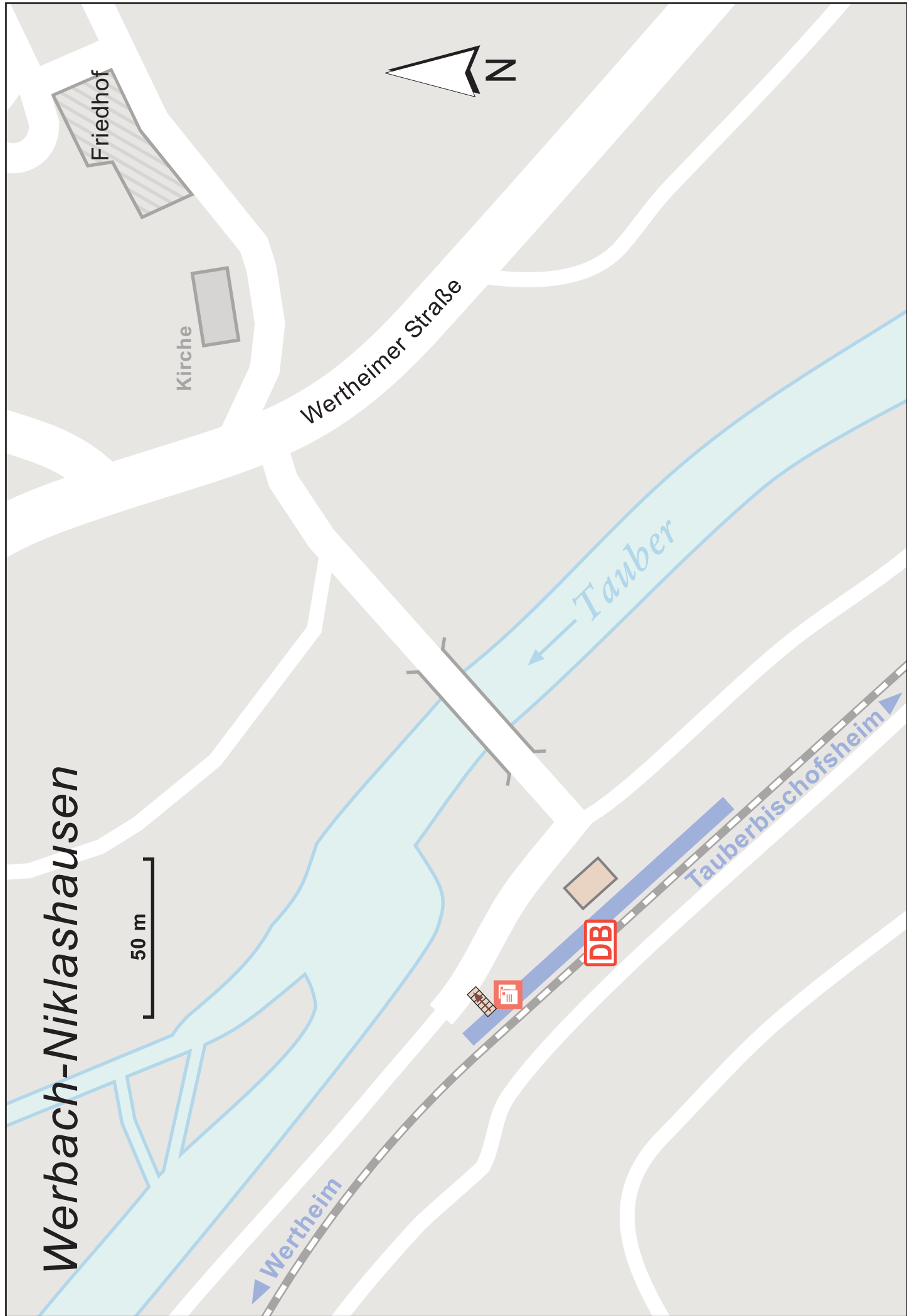


WC

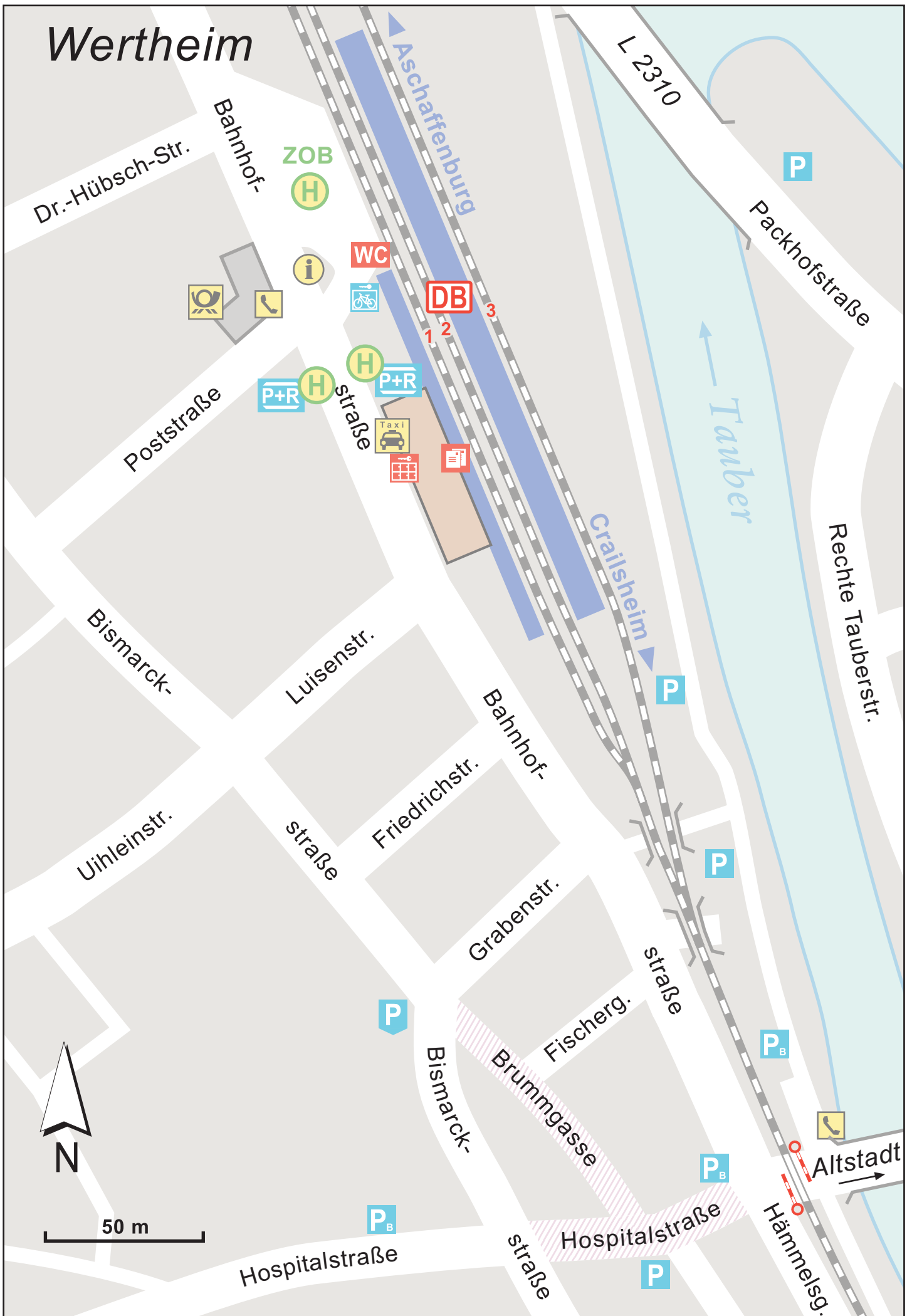
P

<





Wertheim



Wertheim-Bronnbach

50 m

Wertheim

DB

Tauber

B 506



Tauberbischhofshheim

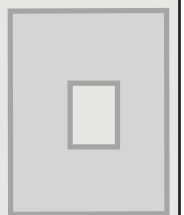
P

Bronnbach

K 2119

B 509

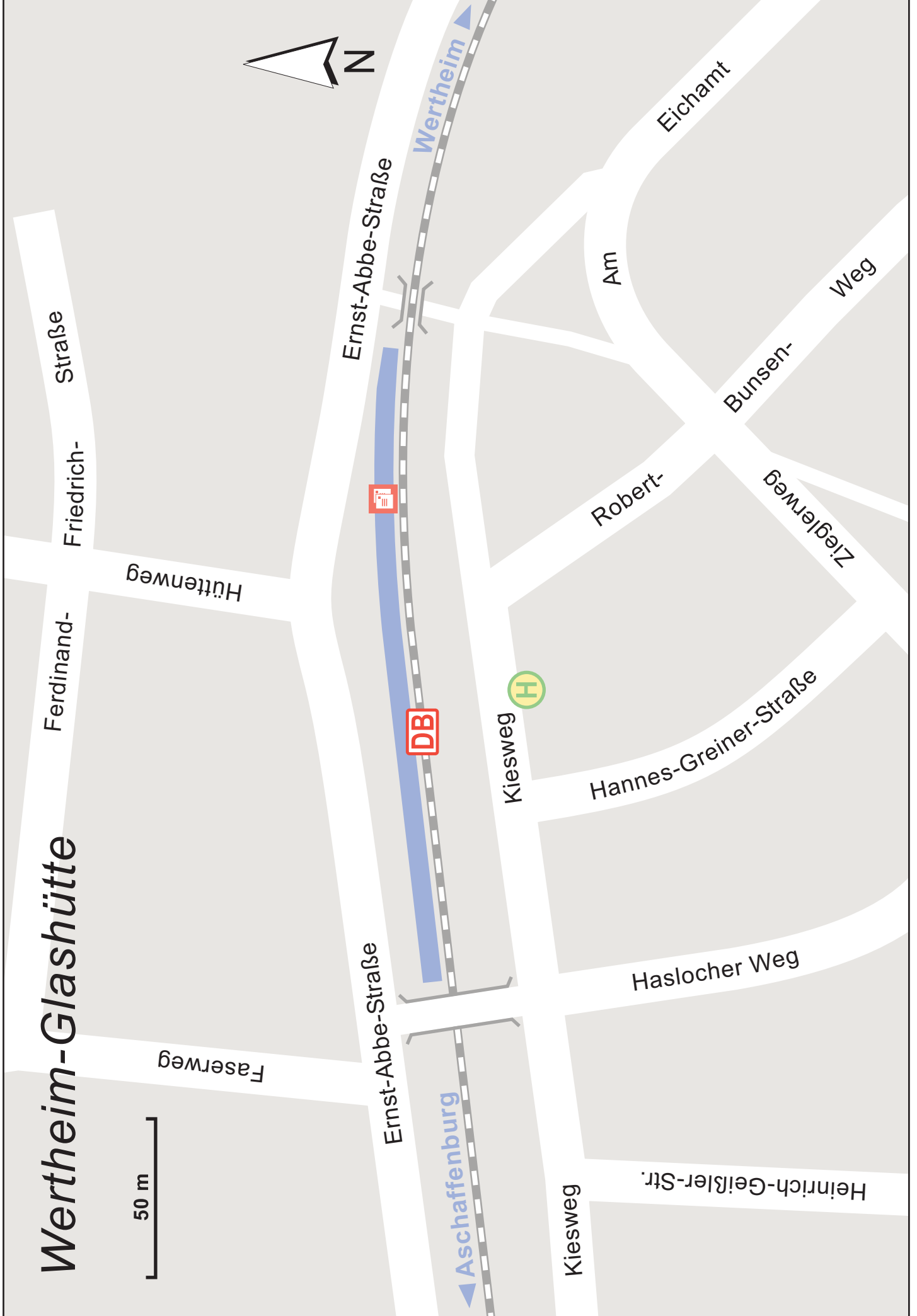
B 506



Ehemaliges Kloster
(ca.400 m vom Bhf.)

Wertheim-Glashütte

50 m



Wertheim-Reicholzheim

50 m



Tauber



Ortsmitte



Heer-
straße

berg

Otters-
berg

Alte
Heer-
straße

Alte

Zum

Otters-
berg

Tauberbischofsheim

Zum
Otters-
berg

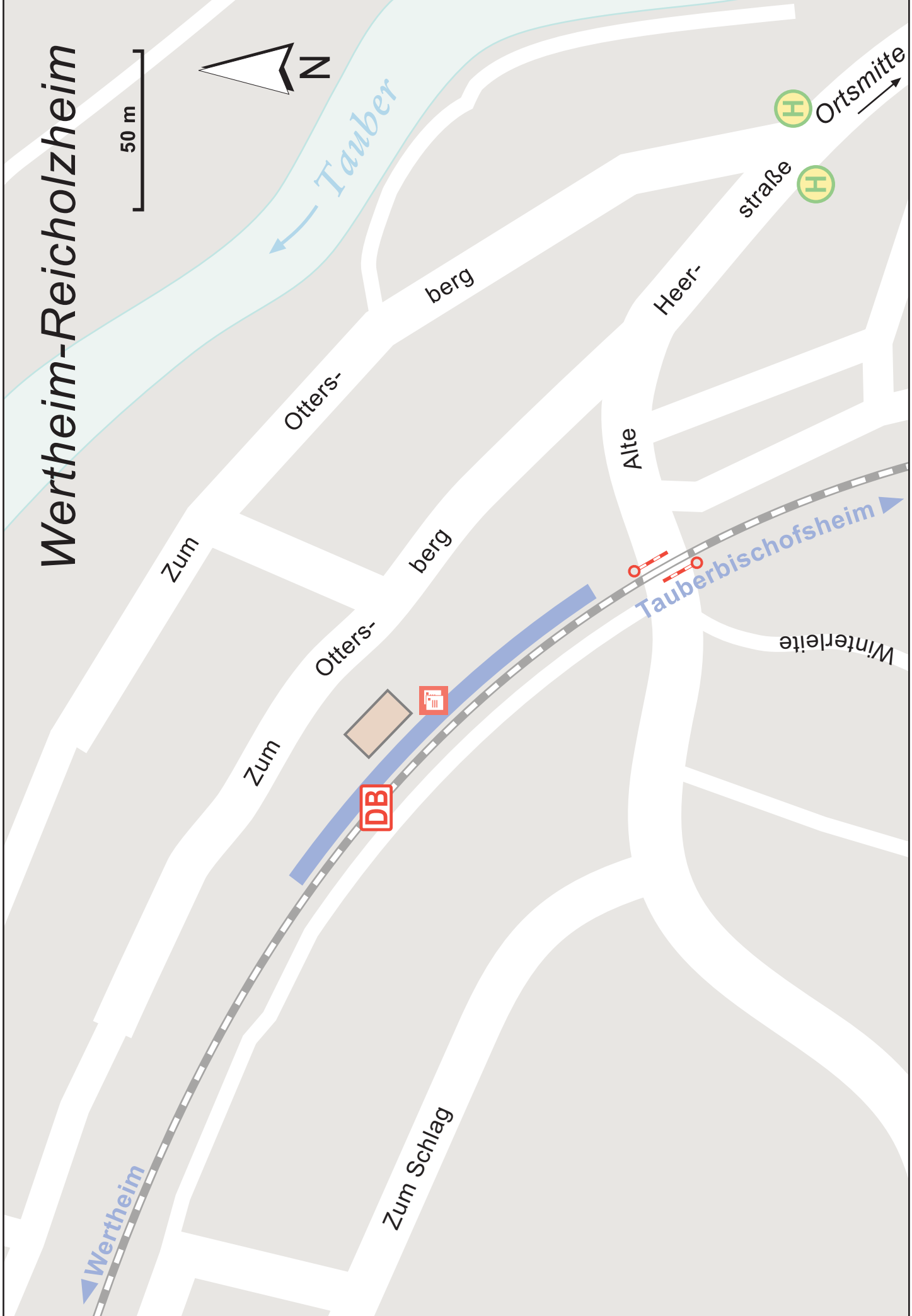
Winterleite

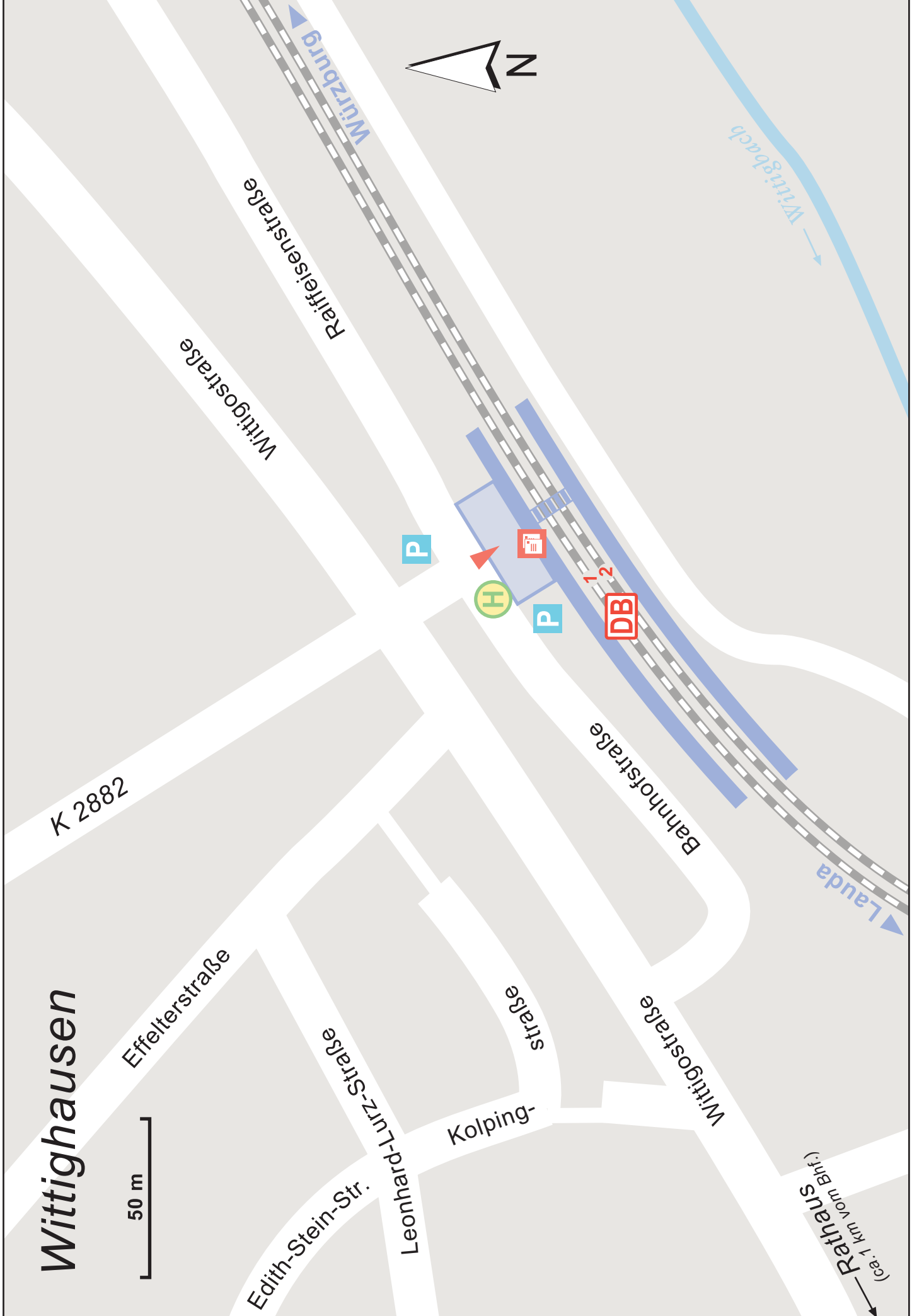


Zum

Zum Schlag

Wertheim





50 m

Wittighausen

K 2882

Würzburg

Raithaus
(ca. 1 km vom Bf.)

Lauda

Wittigbach

Wittigstraße
Ralfreisenstraße

Bahnhofstraße

Edith-Stein-Str.

Leonhard-Lurz-Straße

Kolping-
straße

Wittigstraße

H

P

P

DB

- 10. *Anhang*
- 10.1 *Empfehlungen Arbeitskreis "Verkehrsinfrastruktur",
Projektgruppe Schienenverkehr*
- 10.2 *Anforderungsprofil an die Gestaltung und Ausschilderung von
Bahnhöfen in Städten*
- 10.3 *Begriffserläuterung*
- 10.4 *Checkliste: Erhebungsbogen für die Ausstattung von
Bahnhöfen in der Region Heilbronn-Franken*

10.1 Empfehlungen Arbeitskreis "Verkehrsinfrastruktur" Projektgruppe Schienenverkehr

Zukunft Schienenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr in der Region Heilbronn-Franken ist unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsangebots und muss weiterhin wichtiger Träger des innerregionalen und interregionalen Verkehrs bleiben. Um die Mobilitätsbedürfnisse auch künftig sichern zu können, ist die Schieneninfrastruktur zu sichern und weiter zu verbessern sowie das Verkehrsangebot als umweltfreundliche Alternative in vielen Bereichen weiter zu entwickeln und attraktiver zu gestalten.

1. Netzinfrastruktur

Die Schieneninfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken ist seit Aufbau des Netzes vorwiegend im vorletzten Jahrhundert in ihrem Trassenverlauf weitgehend unverändert geblieben.

Maßgebliche Infrastrukturverbesserungen beschränken sich auf Elektrifizierungen der Strecken Heilbronn - Stuttgart, Heilbronn - Heidelberg/Mannheim, Heilbronn - Würzburg, die Murrbahn bzw. im Zuge der Realisierung der Stadtbahn auf die Strecken Karlsruhe/Eppingen - Heilbronn - Öhringen-Cappel und später Bad Rappenau - Bad Friedrichshall. Die Neckartalstrecke Heilbronn - Mannheim wurde neigtechnikauglich modernisiert.

Streckenstilllegungen sind in der Region auf Nebenbahnen - häufig Stichbahnen - begrenzt geblieben wie die Jagstalbahn, die Kochertalbahn, die Zabertalbahn und die Strecken Waldenburg - Künzelsau/Forchtenberg, Blaufelden - Langenburg, Weikersheim - Creglingen. Das regionale Grundnetz ist erhalten geblieben.

Die Schienentrassen orientieren sich entstehungsbedingt an der Topographie. Entsprechend verlaufen sie bevorzugt in den kurvenreichen Tallagen. Daraus resultieren insgesamt langsame Fahrzeiten und im Vergleich zum Individualverkehr schlechtere Erreichbarkeiten.

Empfehlungen:

- Die Schieneninfrastruktur in der Region soll langfristig gesichert und modernisiert werden sowie bestehende bzw. zu erwartende Langsamfahrstellen zügig beseitigt werden.
- Die durchgehende Zweigleisigkeit auf der Strecke Heilbronn - Würzburg zwischen Möckmühl und Möckmühl-Züttlingen soll baldmöglichst wiederhergestellt werden, um die Engpasssituation zu beenden.
- Der eingleisige Streckenabschnitt auf der Murrbahn zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Backnang soll zur Beseitigung des Engpasses baldmöglichst zweigleisig ausgebaut werden.
- Die künftige Elektrifizierungslücke auf der Strecke Heilbronn - Schwäbisch Hall-Hessental zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental soll zur Vermeidung von Dieselmotoren unter dem Stromnetz geschlossen werden.

- Das langfristige Ziel eines Einsatzes der Neigetechnik auf kurvenreichen Strecken soll beibehalten werden, da diese zur Beschleunigung des Schienenverkehrs nach wie vor die günstigste Möglichkeit darstellt (Infrastrukturanpassungen). Dies setzt jedoch einsatztaugliche Fahrzeuge voraus.
- Die angestrebte Elektrifizierung der Elsenzalbahn zwischen Eppingen und Sinsheim im Zuge der Erweiterung des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar wird begrüßt. Im Sinne der Vernetzung ist die Elektrifizierung der Teilstrecke Bad Friedrichshall - Bad Rappenau - Sinsheim und Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn möglichst zeitgleich anzustreben.

2. Fahrzeuge/Wagenmaterial

Im Rahmen der Regionalisierung des Schienenverkehrs hat sich das eingesetzte Equipment auf der Schiene nicht zuletzt durch finanzielles Engagement des Landes deutlich verbessert.

Im regionalen Netz kommen die sogenannten "Silberlinge" nicht mehr zum Einsatz, sind jedoch teilweise durch re-designede Wagen ersetzt worden. Ansonsten finden vor allem die im Regionalverkehr üblichen Triebzüge VT 628 sowie lokbespannte Doppelstockzüge Einsatz. Neu ist der elektrische Triebzug ET 425, der auf der Strecke Heilbronn - Mannheim verkehrt sowie die Stadtbahn von Karlsruhe nach Heilbronn.

Planungen des Landes zufolge soll bei künftigen Ausschreibungen für Betriebsleistungen nicht mehr die Anschaffung bzw. der Einsatz neuer Fahrzeuge Bedingung sein. Es kann dann auch gebrauchtes Equipment verwendet werden, das auf dem Markt organisiert wird.

Der Konkurrent zur Schiene ist der Pkw, der individuell überwiegend günstigere Reisezeiten und häufig den höheren Komfort bietet. Oberstes Ziel muss es daher im Schienenverkehr neben günstigem Zeit- und Preisfaktor sein, den Komfort so zu steigern, dass sich der Kunde für den Zug entscheidet.

Empfehlungen:

- Die Neigetechnik stellt nach wie vor grundsätzlich die günstigste Möglichkeit der Beschleunigung von Schienenverkehr auf kurvenreichen Strecken dar. Sie sollte von der Industrie, den Bahnen und dem Land für den Einsatz auf elektrifizierten Strecken weiterverfolgt und einsatztauglich weiter entwickelt werden.
- Die noch im Einsatz befindlichen re-designeden Wagen entsprechen nicht mehr den Anforderungen an moderne Schienenverkehrsmittel. Sie sollten baldmöglichst ersetzt werden.
- Die Ausstattung auch neuester Fahrzeuge (z.B. ET 425) ist nicht immer optimal. Detailverbesserungen wie komfortablere Sitze, Armlehnen, Gepäckunterbringungsmöglichkeiten etc. sollten ebenso angestrebt werden wie auch optische Aufwertungen im Außendesign.
- Im Sinne einer Komfortverbesserung sind vermehrt klimatisierte Züge einzusetzen. Sie stellen bis lang noch die Ausnahme dar.
- Die Kommunikation zwischen Personal und Fahrgästen kann verbessert werden z.B. durch konsequenteren und ausreichenden Einsatz von Anzeigen/Laufbändern im Zug. Diese können nicht nur

über den nächsten Halt/Bahnhof informieren, sondern auch für schnelle Informationen über Verspätungen, Anschlusszüge etc. genutzt werden.

- Der geplante Einsatz von Gebrauchtwagenmaterial im Rahmen von Streckenausschreibungen ist generell akzeptabel, sofern damit eine Verbesserung gegenüber dem aktuellen Stand eintritt.
- m Sinne der Konkurrenzfähigkeit zum Pkw sollte aus Kundensicht die Kapazität der Fahrzeuge so bemessen sein, dass Sitzplätze möglichst für alle Reisenden vorhanden sind, z.B. bei der Zulaufstrecke Schwäbisch Hall-Hessental - Stuttgart.

3. Betrieb/Organisation und Angebot

Der Integrale Taktfahrplan im Schienenverkehr ist in der Region weitgehend flächendeckend umgesetzt. Mit einem Taktangebot zwischen 2 Stunden (plus Verdichtungen) im Ländlichen Raum z.B. auf der Tauberbahn und 30 Minuten zwischen den Oberzentren Heilbronn und Stuttgart wird eine leicht merkbare Fahrplansystematik angeboten.

Die Einführung von Sprinterzügen, also beschleunigten Verbindungen mit erheblich reduzierter Zahl an Halten, hat sich auf der Verbindung Heilbronn - Stuttgart bewährt. Zwischen Heilbronn und Karlsruhe läuft derzeit der Versuch mit der Stadtbahn.

Die Einführung der Neigetechnik-Züge hat sich als technisch bedingter Fehlschlag erwiesen. Sie werden im Land nur noch partiell eingesetzt. Technische Weiterentwicklungen sind derzeit nicht erkennbar. Der Ersatz in Form des ET 425 zwischen Heilbronn und Mannheim sichert zwar die gewünschten Taktzeiten, kann aber die ursprünglich geplanten Zeitgewinne nicht einfahren.

Im Zuge der bundesweiten Einstellung des IR-Angebots durch die Deutsche Bahn ist die Region nahezu vollständig vom Schienenfernverkehr abgekoppelt. Dies führt zu zusätzlichen Erreichbarkeithemmnissen für den Fernverkehr aus und in die Region.

Als Rahmenbedingung für den regionalen Schienenverkehr ist der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn zur Kenntnis zu nehmen. Er hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2016. Der Vertrag enthält zwar Öffnungs- und Flexibilitätsklauseln, erleichtert aber nicht z.B. den Zugang Dritter zum Netz. Ausschreibungen werden künftig nur noch im Paket mehrerer Strecken durchgeführt.

Empfehlungen:

- Die Einbindung der Region in den Schienenfernverkehr sollte langfristiges Ziel bleiben. Vorrangig ist ein Fernverkehr zwischen Stuttgart - Heilbronn - Würzburg und auf der Murrbahn in der Relation Stuttgart - Schwäbisch Hall/Crailsheim - Nürnberg anzustreben. Fernverkehr sollte jedoch kürzere Fahrzeiten aufweisen als das RE-Angebot.
- Die Region und der Verdichtungsraum Heilbronn sind gegenwärtig mangels Schienenfernverkehrseinbindung auf optimale Verbindungen zu den Fernverkehrsknoten angewiesen. Der wechselnde Stundentakt nach Mannheim hat sich bewährt und muss auch im Zuge des Aufbaus der S-Bahn

Rhein-Neckar und der Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn dauerhaft sichergestellt sein.

- Eine Beschleunigung der gateway-Verbindung Heilbronn - Mannheim (RE-Züge) ist nach wie vor wünschenswert und weiterhin anzustreben, weil sie neben Stuttgart einen wichtigen Zugang zum Schienenfernverkehrsnetz darstellt.
- Die geplante Verdichtung des Angebots auf der Strecke Heilbronn - Würzburg mit dem Einsatz neuer Doppelstockwagen auf einen 1-Stunden-Takt wird begrüßt.
- Fahrzeitgewinne aus dem zweigleisigen Lückenschluss bei Möckmühl auf der Strecke Heilbronn - Würzburg sollten der Entspannung am Fernverkehrsknoten Würzburg dienen.
- Langfristig ist eine weitere Beschleunigung zwischen Heilbronn und Würzburg z.B. durch Neigetechnik erforderlich, damit sie in die Knotensymmetrie passt.
- Für den Fernverkehrsanschluss ist eine optimierte Anpassung der Zu- und Abbringer im Fernverkehrsknoten Würzburg auch in den Tagesrandzeiten anzustreben.
- Das Betriebskonzept "Stuttgart 21" sieht beschleunigte Durchmesserlinien von Heilbronn und Schwäbisch Hall nach Stuttgart/Flughafen Stuttgart vor. Die umsteigefreien Verbindungen sowie die realisierbaren Fahrzeitreduzierungen werden als wichtiger Vorteil für die Anbindung der Region an den nationalen und internationalen Luftverkehr und eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Region bewertet.
- Der Raum Bad Mergentheim/Weikersheim ist derzeit mit sechs umsteigefreien Verbindungen am Tag an das Oberzentrum Würzburg angebunden. Weitere Verbesserungen bei den Direktverbindungen werden insbesondere hinsichtlich der Funktion Bad Mergentheims als Kurstadt gewünscht.
- Ein Interesse privater Anbieter am Aufbau von Fernverkehrslinien oder der Übernahme einzelner Strecken in der Region ist aktuell nicht erkennbar. Es kann deshalb derzeit nicht empfohlen werden, eine Strategie in diese Richtung zu verfolgen.

4. Schnittstellen und Service

Die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger zur Schiene sind wesentliches Element für die Attraktivität des Schienenverkehrs. Leichter Zugang und gute Orientierung können die Hemmschwelle zur Nutzung und Akzeptanz senken. In den vergangenen Jahren wurden z.B. Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R)-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten ausgebaut. Um den Umstieg vom Pkw zur Bahn zu erleichtern, sind auch für diese Klientel kundenfreundliche Lösungen anzustreben, bei denen es sich oftmals nur um kleine Maßnahmen handelt.

Empfehlungen:

- Parkplätze für Bahnnutzer sollten im Umfeld des Bahnhofs eindeutig ausgeschildert sein (Wegweiser).
- Das Parkplatz-Angebot für Bahnnutzer ist ausreichend zu bemessen, eindeutig auszuweisen, möglichst in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof/Bahnsteig anzulegen bzw. der Zugang zum Bahnhof einfach zu gestalten. Ein fester Untergrund kann als attraktivitätssteigernd gelten.
- Im Oberzentrum Heilbronn ist kostenpflichtiges Parken am Hauptbahnhof akzeptabel. Analog zu den Überlegungen der Projektgruppe wurden jüngst die Parkmöglichkeiten erheblich erweitert und befestigt. Eine Empfehlung der Projektgruppe erfüllend ist jetzt auch Langzeitparken möglich und

an den Kassenautomaten wählbar. Die Kassenautomaten am Bahnhof sollten jedoch entsprechend auch größere Münzen/Scheine (als max. 2,- €-Münzen) akzeptieren. Auch wenn bei Vorlage einer Fahrkarte pauschal 2,- € erstattet werden, wäre eine Reduzierung der Tagespauschale von der Zeit 5,- € für Langzeitparker wünschenswert.

- Auf der homepage der Deutschen Bahn finden sich keine Hinweise auf Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen. Da Fahrscheine heute bereits per Internet bestellt werden können, wäre auch die Ausgabe/Bezahlung von Parkscheinen per Internet eine kundenfreundliche Lösung.
- Für eine Vereinfachung des Zugangs und Reduzierung der Übergangszeiten wären auch Fahrkartenselbstbedienungsautomaten in den Zügen wünschenswert, um dem eiligen Kunden einen ordnungsgemäßen Fahrkartenselbstkauf zu ermöglichen.
- Zu Serviceverbesserungen im Zug gehört auch ein Angebot an Verpflegung, also z.B. Getränke und Snackangebot im Automaten oder durch Personal. Dies gilt insbesondere für die Relationen zu den Fernverkehrsknoten, in denen Fernverkehrsreisende sitzen. Ein derartiges Angebot ist zwischenzeitlich auf den Verbindungen Stuttgart - Heilbronn - Würzburg und Heilbronn - Mannheim eingerichtet worden.
- Im Zuge von Rationalisierungen bei der Deutschen Bahn werden immer mehr Bahnhöfe bzw. Fahrkartenselbstbedienungsstellen geschlossen oder zeitweise nicht mehr besetzt. Damit sinkt die Attraktivität dieser Schnittstellen zusätzlich deutlich. Ziel sollte eine Stärkung der Bahnhöfe als Schnittstellen bzw. Visitenkarte der Stadt sein und sie entsprechend zu modernisieren und mit adäquaten Funktionen auszustatten. Die neu gestalteten Bahnhöfe z.B. in Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental können hier als Beispiele gelten.
- Die Nutzung von Mobiltelefonen im Zug ist durch Funklöcher im Mobilfunknetz entlang der Schienenstrecken erheblich erschwert bzw. unmöglich. Der Ausbau des Funknetzes entlang von Schienenstrecken auch bei Regionalstrecken sollte deshalb verbessert werden.

August 2005

10.2 Allgemeines Anforderungsprofil an die Gestaltung und Ausschilderung von Bahnhöfen in Städten

(Stadtverwaltung Schwäbisch Hall, Wirtschaftsförderung/H. Pawlitzki, H. Hesselmeier)

Ausgangslage

Anhand einer stichpunktartigen Untersuchung der Anhaltstellen im Raum Schwäbisch Hall, ergab sich folgendes Defizit:

- a) Ausschilderung der Bahnhöfe und der Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen
- b) Verkehrsleitsystem innerhalb des Stadtgebiets zu den Bahnhöfen
- c) Mangelhafte Schnittstellen zwischen Bahnhof und ÖPNV/Taxi
- d) Mangelhafte Hinweise innerhalb des Bahnhofs auf Schwerpunkte in den Städten

Aufgrund dieser Defizite wurde der folgende Leitfaden zur Ausgestaltung und Ausschilderung von Bahnhöfen erarbeitet:

I. Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem PKW

Hinweis an den Stadteinfahrtstafeln auf die Bahnhöfe und die im Bereich der Bahnhöfe vorhandenen Parkplätze

Ausschilderung der Zufahrt zu den Bahnhöfen und die dort vorhandenen Parkplätze von den Zufahrtsstraßen der Städte

Hinweis auf die im Bahnhofsbereich vorhandenen Parkplätze

- Kurzzeitparkplätze
- Langzeitparkplätze
- Gebührenfreie Parkplätze
- Park- und Ride-Parkplätze mit Busanbindung.

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Hinweis auf Parkmöglichkeiten mit Unterscheidung

- gebührenfrei
- gebührenpflichtig

mit Entfernungsangaben zum Bahnhof

II. Anbindung des ÖPNV

Kennzeichnung der wichtigsten Buslinien, die den Bahnhof anfahren

Lage der Haltestellen

Lage der Haltestellen zum Bahnhof

Hinweis auf möglichen Tarifverbund Bahn und ÖPNV

III. Informationshinweise innerhalb des Bahnhofs

Hinweis auf Touristikinformation

Hinweis auf Touristikinformation

Hinweis auf touristische Ziele in der Innenstadt

Hinweis auf

- wichtige Behörden in der Stadt
- Bildungseinrichtungen
- Krankenhaus
- Notdienste
- Öffentliche WCs
- Wickel- und Stillräume
- Fußwegverbindungen zur Innenstadt
- Haltestelle ÖPNV und Taxistand
- Möglichkeit zum Fahrrad abstellen

Sämtliche Hinweise sollten, soweit möglich, mit Telefonnummern versehen werden.

Bahninterne Hinweise im Bahnhof

Streckennetz

Öffnungszeiten der Bahninformation mit Ortsangabe

Nächste Ansprechstelle von Seiten der Bahn

Schalterfahrkartenverkauf/Kartenautomat

Gepäckaufgabe

Nachlösemöglichkeiten im Zug

Nächster größerer Bahnknotenpunkt

Hinweis auf Bahnhofskiosk, WC-Anlage, Behinderten-WC

Wichtige Telefonnummern wie Polizei, Notdienst, Bahnpolizei

Evtl. Telefonnummer für Beschwerdestelle Bahn

Hinweis auf Parkscheinausgabe

Nächster Geldautomat, Geldwechselautomat

Nächste Notrufstelle

Mögliche Radwegverbindungen zur Innenstadt und zu den einzelnen Wohngebieten

Hinweise auf Fahrradverleih

Anforderungen an mögliche Internetinformationen in Verbindung mit den Internetseiten der einzelnen Städte

Lage der Bahnhöfe

Lage der Parkplätze

Verknüpfung mit ÖPNV

Taxizentrale, Taxistände

Herstellung von Links zu

Bahnauskünften

Buchungsstellen Bahn

Verknüpfung mit möglichen Übernachtungsmöglichkeiten, sonstigen touristischen Angeboten und Events

Links zum öffentlichen Nahverkehr

Hinweise innerhalb des ÖPNV auf den Bahnhof

Links zu Informationen über Bahnhöfe und Parkplätze

Wichtige Haltestellen im Bahnhofsbereich

Hinweis auf Tarifverbund

Hinweis auf P+R-Parkplätze mit Busanbindung

Allgemeines Anforderungsprofil an Bahnhöfe und Vorplätze

Sauberkeit, regelmäßige Reinigung, ausreichende Papierkörbe

gute Beleuchtung

behindertengerechte Zugänge zu den Bahnsteigen und WCs

übersichtliche Hinweise auf die einzelnen Abfahrtsbahnsteige

übersichtliche Wartemöglichkeiten (Belästigung)

erkennbare Notrufeinrichtungen

Angebot für Reisebedarf und Bewirtschaftung im Bereich Bahnhof

Allgemeine Anmerkungen

Bei der Ausschilderung innerhalb des Verkehrsraums zum Bahnhof und den dazugehörigen Parkplätzen, sollten die üblichen Symbole für Bahnhöfe und Parken verwendet werden, so dass Wiedererkennungsmerkmale in den einzelnen Städten entstehen.

Bei den Hinweisschildern innerhalb des Bahnhofs sollten die auch für Verkehrsleitsysteme benutzten allgemeinen Symbole verwendet werden, so dass auch hier schnelle Informationsmöglichkeiten gegeben sind, insbesondere auch für Gäste aus dem Ausland.

Bei der Ausschilderung öffentlicher WC-Anlagen und darüber hinausgehenden Betreuungseinrichtungen sollten ebenfalls die dafür international üblichen Symbole verwendet werden.

Innerhalb der Region bestünde die Möglichkeit, in Verknüpfung mit Werbeanlagen für das Informationssystem im und am Bahnhof private Investoren zu finden. Hier sollte ein einheitliches Vorgehen angestrebt werden.

10.3 Begriffserläuterung

Die umgangssprachliche Verwendung des Begriffs Bahnhof wird sehr verallgemeinernd für das Besteigen und Verlassen von Zügen, für das Umsteigen zwischen Zügen bzw. oft auch für das Bahnhofsgebäude selbst verwendet. In der Fachsprache wird hier sehr viel differenzierter unterschieden.

Danach umfassen Bahnhöfe die gesamten Verkehrs- und Betriebsanlagen der Eisenbahn und werden nur dann als Bahnhof definiert, wenn sie über mindestens eine Weiche verfügen, so dass Züge hier enden oder beginnen, kreuzen oder überholen bzw. wenden können.

Haltepunkte sind dagegen nur Betriebsstellen der Eisenbahn, an denen Züge planmäßig halten, beginnen oder enden können. Sie verfügen über keine Weiche, so dass dort Züge weder kreuzen, überholen oder wenden können.

Die Bahnhofsgebäude an Bahnhöfen werden fachlich als Empfangsgebäude bezeichnet.

10.4 *Checkliste: Erhebungsbogen für die Ausstattung von Bahnhöfen in der Region Heilbronn-Franken*

Bahnhof:

KBS-Nr.

Zentraler Ort: OZ, MZ, UZ, Kleinzentrum

Bahnhofsgebäude: öffentlich / privat (ggf. Fremdnutzung:)

Anzahl der Bahnsteige:

A) Kundeninformation

Service-Point vorhanden

Fahrkartenschalter vorhanden (= Personal)

Öffnungszeiten

Fahrkartenautomaten (Plan)

Fahrplanaushänge (Plan)

B) Anschlüsse/Intermodalität

Busanschluss am Bahnhof?

Entfernung der Haltestellen vom Bahnhof (Plan)

Buslinien: Nummern, Takt, Richtung

Buslinie ins Zentrum: Nummer

Tarifverbund:

Taxistände am Bahnhof (Plan)

Taxiruf

Kurzzeitparkplätze

Behindertenparkplätze

P+R-Plätze: kostenlos / gebührenpflichtig

Parkplätze in fußläufiger Entfernung / gebührenpflichtige Parkplätze

Fahrradstände, überdachte Fahrradstände/Boxen

Sonstige Angebote zur Fortsetzung der Reise (Mitfahrerbörse, Leihautos, ...)

C) Aufenthalt / Dienstleistungen

Geschäfte am Bahnhof (z.B. Stehimbiss, Bäckerei, Blumen, Zeitschriften etc.)

Schließfächer

Kofferkulis

Sonstige Dienstleistungseinrichtungen im Bahnhof bzw. der unmittelbaren Umgebung

(z.B. Banken, Post, ...)

D) Warten

Sitzmöglichkeiten

Überdachte Wartebereiche an den Gleisen

Warteraum

Öffentliches Telefon

Öffentliche Toiletten

Notrufsäulen

E) Bahnübergänge

Unterführungen oder Brücken

Rolltreppen oder Aufzügen

Kinderwagenrampen

F) Leitsystem

Hinweistafeln für Bushaltestellen, Taxi, Fahrkartenschalter, WCs

Hinweistafeln für wichtige öffentliche Einrichtungen und Attraktionen der Stadt

Öffentlich ausgehängte Stadtpläne/Umgebungspläne

Touristeninformation/-büro

11. Teilnehmer der Projektgruppe Schienenverkehr

Dr. Lothar Barth, Bad Mergentheim
Georg Denzer, Tauberbischofsheim
Patrick Dillig, Bad Friedrichshall
Thomas Frahm, Heilbronn
Wolfgang Frank, Heilbronn
Harald Friese, Heilbronn
Sabine Gritzki, Heilbronn
Dr. Ekkehard Hein, Heilbronn
Rudolf Hesselmeier, Untermünkheim
Christof Krämer, Heilbronn
Werner Lindl, Bad Friedrichshall
Hartmut Pawlitzki, Schwäbisch Hall
Steffen Schoch, Heilbronn
Karl-Heinz Weber, Heilbronn

