

Kleine Anfrage

der Abg. Catherine Kern GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Öffentlicher Verkehr im Landkreis Hohenlohe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich das Fahrgastaufkommen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Hohenlohe seit 2021 entwickelt?
2. Welche Erweiterungen des Angebots fanden seit 2021 statt?
3. Wie ist die Angebotsdichte im Vergleich mit anderen Landkreisen Baden-Württembergs einzuordnen?
4. Welche Förderprogramme bietet das Land zum Ausbau des ÖPNV in den Kommunen und Landkreisen?
5. Wie viele Fördermittel des Landes wurden seit 2021 zugunsten des ÖPNV im Hohenlohekreis ausgezahlt?
6. Welche neuen Möglichkeiten bietet das Landesmobilitätsgesetz den Kommunen und Landkreisen, um den ÖPNV vor Ort auszubauen?
7. Wie hat sich die Anbindung des Hohenlohekreises an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes seit 2021 entwickelt?
8. Welche Veränderungen sind bei den Fahrgastzahlen aufgetreten?
9. Zu welchem Anteil sind die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in der Trägerschaft des Landes barrierefrei zugänglich?
10. Wie hat das Land die Herstellung von Barrierefreiheit beim kommunalen ÖPNV im Hohenlohekreis seit 2021 unterstützt?

24.9.2025

Catherine Kern GRÜNE

Begründung

Der Mobilitätssektor nimmt eine zentrale Rolle für die Erreichung der Klimaziele ein. Die grüngeführte Landesregierung hat deshalb in den vergangenen Jahren nach Ansicht der Fragestellerin erhebliche Anstrengungen unternommen, um klimaneutrale Mobilität zu fördern. Dies ist gerade im ländlichen Raum eine herausfordernde Aufgabe, wo das öffentliche Verkehrsangebot geringer ist als in Ballungsräumen. Um den Erfolg verkehrspolitischer Maßnahmen fortlaufend zu überprüfen, hat das Verkehrsministerium Instrumente wie den ÖPNV-Report ins Leben gerufen. Die Kleine Anfrage hat zum Ziel, die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Hohenlohe seit Beginn der laufenden Wahlperiode näher zu beleuchten. Zudem sollen die Möglichkeiten aufgezeigt werden, die das neue Landesmobilitätsgesetz den Kommunen in Zeiten knapper Kassen zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus bietet.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2025 Nr. VM3-0141.5-34/84/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich das Fahrgastaufkommen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Hohenlohe seit 2021 entwickelt?

Zu 1.:

Gesetzliche Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen sind in Baden-Württemberg die Stadt- und Landkreise. Zur Beantwortung der Frage wird daher grundsätzlich auf den Hohenlohekreis als Aufgabenträger verwiesen. Ergänzend wird auf die Beantwortung der Frage 8 verwiesen.

2. Welche Erweiterungen des Angebots fanden seit 2021 statt?

Zu 2.:

Im Zeitraum 2021 bis 2023 haben sich die Fahrplankilometer (bestelltes Angebotsvolumen) im Busbereich im Landkreis Hohenlohe um vier Prozent erhöht (Quelle: Datenmeldungen der Aufgabenträger im Zusammenhang mit § 15 ÖPNVG; die Datenmeldungen der Aufgabenträger für das Jahr 2024 befinden sich noch im Prozess der Plausibilisierung und werden daher nicht angeführt).

Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine Daten für eine Darstellung der Veränderung seit dem Bezugsjahr 2021 auf Ebene der Landkreise vor, da der ÖPNV-Report 2020 auf die Entwicklung im Zeitraum 2020 bis 2024 bzw. 2019 bis 2023 abstellt. Im Zeitraum 2020 bis 2024 hat sich das Angebot im ÖPNV gesamt (ohne flexible Bedienformen) um rund fünf Prozent und das Angebot im Busbereich um rund vier Prozent erhöht.

Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPVN) wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

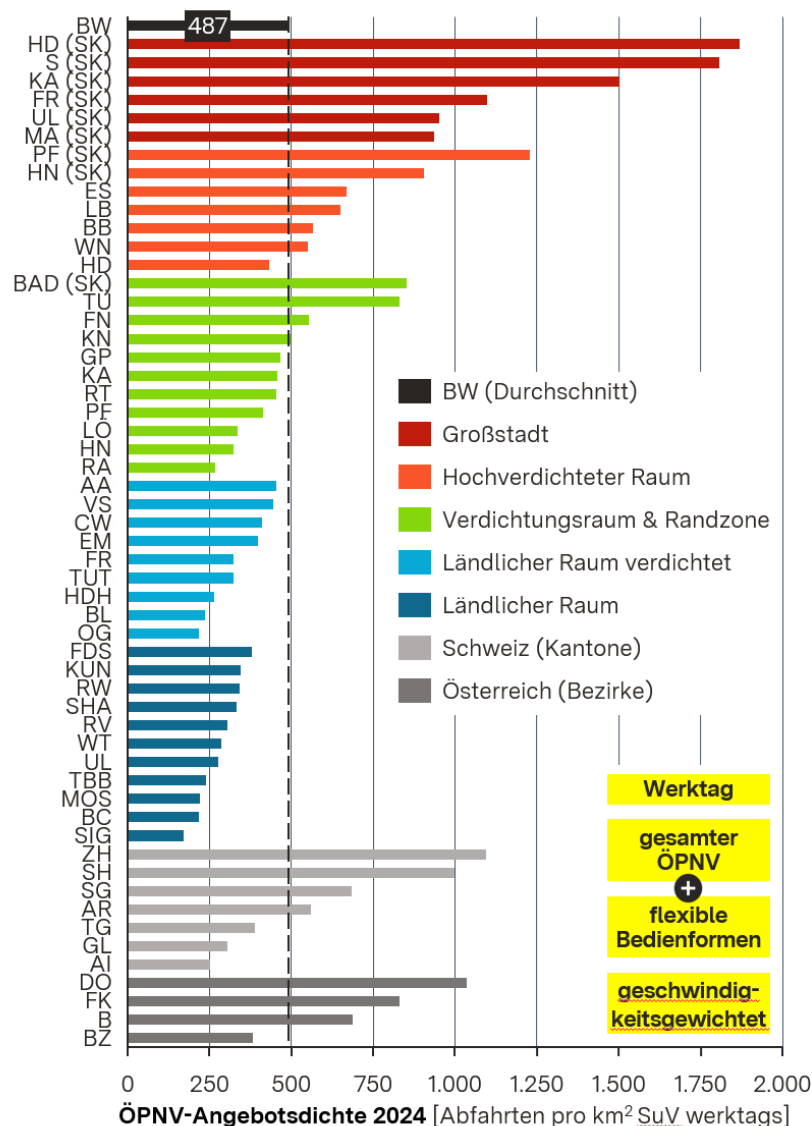
*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. Wie ist die Angebotsdichte im Vergleich mit anderen Landkreisen Baden-Württembergs einzuordnen?

Zu 3.:

Laut ÖPNV-Report 2024 lag die Angebotsdichte im Hohenlohekreis im Jahr 2024 bei rund 346 Abfahrten pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche (werktags). Die durchschnittliche Angebotsdichte der Landkreise der Raumkategorie Ländlicher Raum betrug im selben Jahr rund 283 Abfahrten je km², der landesweite Durchschnitt aller Stadt- und Landkreise rund 487 Abfahrten.

Vgl. Abb. 8 des ÖPNV-Reports 2024, ÖPNV-Angebotsdichte 2024:



Quelle: Ministerium für Verkehr (Hrsg.): ÖPNV-Report 2024, Hamburg und Berlin, 04/2025, Download unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bahn-und-bus/mehr-qualitaet-im-oepnv/oepnv-report-bw>.

4. Welche Förderprogramme bietet das Land zum Ausbau des ÖPNV in den Kommunen und Landkreisen?

5. Wie viele Fördermittel des Landes wurden seit 2021 zugunsten des ÖPNV im Hohenlohekreis ausgezahlt?

Zu 4. und 5.:

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgende Tabelle zeigt die Förderprogramme des Landes zugunsten des kommunalen ÖPNV generell sowie die seit 2021 zugunsten des ÖPNV im Hohenlohekreis ausgezahlten Fördermittel:

Fördermittel kommunaler ÖPNV	Auszahlung (in Euro) an Hohenlohekreis seit 2021
On-Demand-Verkehre	-
Regiobuslinien	4.445.954,60
Linien- und Bürgerbusförderung	495.500,00
Schienenfahrzeugförderung	-
Infrastrukturförderung nach dem LGVFG	467.813,95
Infrastrukturförderung nach dem Bundes-GVFG	-
Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG)	-
Bahnhofsmodernisierungsprogramm I (BMP I) – Laufzeit bis 2025	-
Bahnhofsmodernisierungsprogramm II (BMP II) – Laufzeit bis 2029	-
Erfassung der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen in Baden-Württemberg für die elektronische Fahrplanauskunft	34.256,00
Gesetzliche Mittel aus § 9 ÖPNVG (Verbundförderung)	977.585,00
Gesetzliche Mittel aus § 15 ÖPNVG (Ausgleich rabattierter Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr)	ca. 21,7 Millionen
Deutschlandticket JugendBW (Zahlungen 12/23 bis 10/25) (Anmerkung: Zum landesweiten Jugendticket (2023) liegen nur Angaben auf Verbundebene vor. Deshalb erfolgt hier keine Mitbetrachtung.)	ca. 3,1 Millionen
Summe Auszahlungen (in Euro) an den Hohenlohekreis seit 2021	Rund 31,2 Millionen

6. Welche neuen Möglichkeiten bietet das Landesmobilitätsgesetz den Kommunen und Landkreisen, um den ÖPNV vor Ort auszubauen?

Zu 6.:

Das Landesmobilitätsgesetz bietet Stadt- und Landkreisen sowie Großen Kreisstädten, die Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder erbringen, die Möglichkeit zur freiwilligen Einführung des neuen Abgabensinstrumentes „Mobilitätspass“. Die nach Einlösung der an den Mobilitätspass gekoppelten Mobilitätsguthaben verbleibenden Mittel sind in den Ausbau des ÖPNV zu investieren. Berechnungen in 21 Modellregionen haben gezeigt, dass sich mit dem Mobilitätspass bei einer monatlichen Abgabenhöhe von beispielsweise 10 Euro signifikante ein- bis zweistellige Millionenbeträge jährlich für den Ausbau des ÖPNV erzielen lassen, sowohl in Großstädten als auch im ländlichen Raum. Diese Einnahmebeträge sind als Gesamt-Netto-Erlöse zu verstehen. Das heißt, die eingelösten Mobilitätsguthaben sowie die Verwaltungs-, Vertriebs- und technischen Set-up-

Kosten für die Abgabenerhebung und -verwaltung sind vom Brutto-Abgabenaufkommen bereits abgezogen.

Mit diesen signifikanten Einnahmepotenzialen können Kommunen die Systeme des ÖPNV wesentlich verbessern – beispielsweise durch dichtere Takte und bessere Fahrpläne, den Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge, die Verbesserung oder Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur (beispielsweise durch Einrichtung neuer oder Verlängerung bestehender Linien) oder durch Projekte der Digitalisierung zur Fahrgastinformation und Anschlusssicherung.

7. Wie hat sich die Anbindung des Hohenlohekreises an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes seit 2021 entwickelt?

Zu 7.:

Mit dem Fahrplan 2023 (seit Dezember 2022) wurde das Angebot im Expressverkehr der Westfrankenbahn auf der Hohenlohebahn zwischen Heilbronn und Öhringen verdoppelt. Seitdem besteht ein durchgehender Stundentakt zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental auch am Wochenende.

In den darauffolgenden Jahren gab es leichte Anpassungen im Expressverkehr (unter anderem neue Leistungen morgens). Das Gesamtvolumen und die grundsätzliche stündliche Bedienung sind (bis auf Einzelfälle) aufrechterhalten worden.

Keine Änderungen gab es bei der Stadtbahnlinie S 4. Diese verkehrt weiterhin montags bis freitags außer an Feiertagen im 30-Minuten-Takt, samstags während der Einkaufszeit ebenfalls ein 30-Minuten-Takt, außerhalb dieser Zeit und an Sonn- und Feiertagen im 60-Minuten-Takt.

8. Welche Veränderungen sind bei den Fahrgastzahlen aufgetreten?

Zu 8.:

Das Land fragt seit der letzten Novelle des ÖPNV-Gesetzes 2020 jährlich Fahrgastzahlen bei den kommunalen Aufgabenträgern ab. Diese fließen in die Verteilung der Mittel nach § 15 ÖPNVG ein. Damit wird ein Anreiz zum Angebotsausbau geschaffen. Allerdings bestanden aufseiten der kommunalen Aufgabenträger über Jahre hinweg Vorbehalte dagegen, die Fahrgastzahlen im Land auf Basis tatsächlicher Zählungen zu erfassen. Das Land forciert bereits seit dem Jahr 2018 die Einführung automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS). In der Konsequenz basieren die Zahlen nach § 15 ÖPNVG aktuell auf vertriebsbasierten Daten. Durch die Einführung der Pauschalpreistickets im Land – z. B. dem Deutschlandticket JugendtBW – hat sich jedoch die Methodik zur Ermittlung dieser Daten über die Jahre verändert. Dies führt zu methodischen Brüchen in den Fahrgastzahlen zwischen den Jahren. Eine Auswertung von Zeitreihen ist daher auf Basis dieser Daten aktuell nicht möglich. Inzwischen haben die Aufgabenträger und Verbünde in Baden-Württemberg mit dem Aufbau von AFZS-Systemen begonnen. Es ist zu erwarten, dass diese in den nächsten Jahren schrittweise flächendeckend Daten liefern, aus denen Zeitreihen gebildet werden können.

Insgesamt haben sich die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) innerhalb des Hohenlohekreises in den letzten fünf Jahren positiv entwickelt. 2024 waren in den landesbestellten Verkehren des SPNV ca. 1 070 000 Fahrgäste unterwegs. Das waren ca. acht Prozent mehr Fahrgäste als 2019 (ca. 990 000 Fahrgäste). Während der Coronapandemie waren es im Jahr 2021 knapp unter 600 000 Fahrgäste.

9. Zu welchem Anteil sind die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in der Trägerschaft des Landes barrierefrei zugänglich?

Zu 9.:

Im Landkreis Hohenlohe, ebenso wie im gesamten Land, befinden sich keine Stationen des SPNV in der Trägerschaft des Landes. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von SPNV-Stationen liegt grundsätzlich beim jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Dies ist im Falle der Stationen der Eisenbahnen des Bundes die DB InfraGO AG, bei Stationen, die nicht im Eigentum des Bundes stehen, ist das jeweilige nichtbundeseigene EIU (NE-EIU) verantwortlich.

Eine Anfrage des Landes an die DB AG hat folgende Informationen ergeben: Im Landkreis Hohenlohe sind sechs von acht Stationen stufenfrei erreichbar, das entspricht 75 Prozent.

10. Wie hat das Land die Herstellung von Barrierefreiheit beim kommunalen ÖPNV im Hohenlohekreis seit 2021 unterstützt?

Zu 10.:

Das Ministerium für Verkehr hat dem Landratsamt Hohenlohekreis im Rahmen des Förderprogramms „Erfassung der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen in Baden-Württemberg für die elektronische Fahrplanauskunft“ mit Schlussbescheid vom 28. Oktober 2024 Zuwendungen zur Projektförderung in Höhe von 34 265 Euro bewilligt und ausgezahlt. Zweck der Zuwendung ist die Erfassung der Haltestellen im Hohenlohekreis nach einheitlichen Kriterien gemäß dem Katalog für die „Durchgängige Elektronische Fahrplaninformation“ (DELFI), um in den Fahrplanauskunftssystemen Informationen zu barrierefreien Reiseketten bereitstellen zu können. Insgesamt wurden auf Grundlage des Förderprogramms 617 Haltestellen im Hohenlohekreis vollständig erfasst.

Im Rahmen der LGVFG-Infrastrukturförderung wurden seit 2021 folgende Zuwendungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen bewilligt:

Förderempfänger	Jahr der Bewilligung	Förderbetrag (Euro)	Davon bislang ausgezahlt (Euro)¹
Gemeinde Weißbach	2021	77.700,73	77.700,73
Landkreis Hohenlohekreis	2023	152.814,56	152.814,56
Stadt Niedernhall	2023	237.298,66	237.298,66
Stadt Ingelfingen	2024	265.205,22	0,00

Hermann
Minister für Verkehr

¹ Die aufgeführten Beträge entsprechen der unter Ziffer 4 angegebenen Summe der Auszahlungen für die LGVFG-Infrastrukturförderung.