



Broschüre zur Studie

ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg

Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

April 2020

Die Studie ist unter www.komobil.de abrufbar.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER/REDAKTION

Regionalverband Ostwürttemberg
Regionales Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr
Bahnhofplatz 5
73525 Schwäbisch Gmünd

PROJEKTDURCHFÜHRUNG DER STUDIE

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

LESKANPARK, Haus 33
Waltherstraße 49-51
51069 Köln
Telefon: 0221/96 81 00 - 0, E-Mail: mail@k.ssp-consult.de
Ansprechpartner: M.Sc. B. Haack

BILDNACHWEIS

Abbildung 1: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim zwischen 2014 und 2035 © Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung
Abbildung 2: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis zwischen 2014 und 2035 © Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung
Abbildung 3: ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis mit Altersentwicklung © SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH
Abbildung 4: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg © SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH
Abbildung 5: Einordnung der Handlungsempfehlungen © SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH
Abbildung 6: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden © SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH

GESTALTUNG

Achtender – Büro für visuelle Kommunikaton, Schwäbisch Gmünd

DRUCK

Saxoprint, Dresden

Die Studie wurde im Auftrag der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis im Rahmen des KOMOBIL2035-Projekts der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung erstellt.

Die nachfolgende Ausschnitt der Studie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit. Haftungsansprüche gegen die Autoren und Institutionen, die durch die Nutzung der in der Publikation enthaltenen Informationen entstanden sind, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Studie ist unter www.komobil.de abrufbar.

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR IN OSTWÜRTTEMBERG

Insgesamt leben in der Region Ostwürttemberg rund 444.400 Einwohner (Stand 2017)¹, wobei rund 312.400 Einwohner auf den Ostalbkreis und 132.000 Einwohner auf den Landkreis Heidenheim entfallen. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg mit Ausgangsjahr 2017 weist für das Jahr 2035 in der Region Ostwürttemberg eine Bevölkerungszahl von 458.300 Einwohner aus.

Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen (Abbildung 1 und Abbildung 2)² in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis wird deutlich, dass die Einwohnerzahlen in den mittleren Altersbereichen (19-60 Jahre) für beide Landkreise zwischen 2014 und 2035 stark rückläufig sind (z. B. Altersgruppe 19 bis unter 25: Landkreis Heidenheim -16,7%; Ostalbkreis -20,5%).³ Dieser Entwicklung steht die Entwicklung der Altersgruppen 60 bis unter 75 bzw. 75 und älter diametral gegenüber. Der Anteil der Altersgruppe 60 bis 75 wächst zwischen 2014 und 2035 im Landkreis Heidenheim um +28,9% und im Ostalbkreis um +30,1%. Der Anteil der Altersgruppe von Personen, welche 75 Jahre oder älter sind, wächst im Landkreis Heidenheim bis zum Jahr 2035 um +22,3% und im Ostalbkreis sogar um +36%. Diese Entwicklungen ziehen eine Nachfrage nach altersspezifischen Angeboten der Daseinsvorsorge und somit auch der ÖPNV- bzw. Mobilitätsangebote nach sich.

- 1 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte, 2020.
- 2 Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.
- 3 Vgl. ebd., S. 5.

Abbildung 1: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim

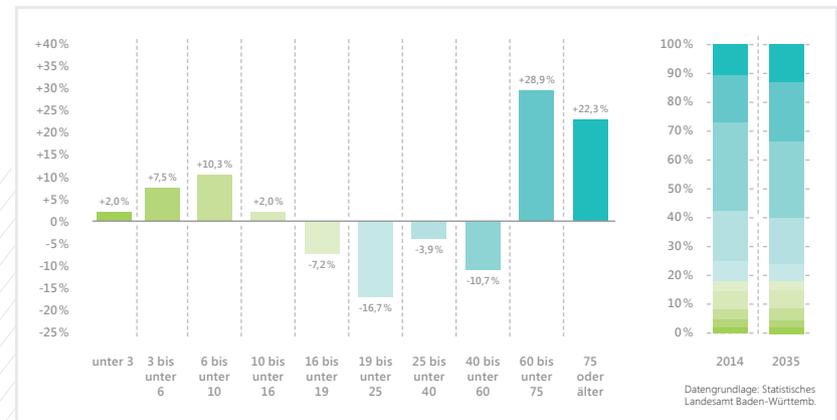
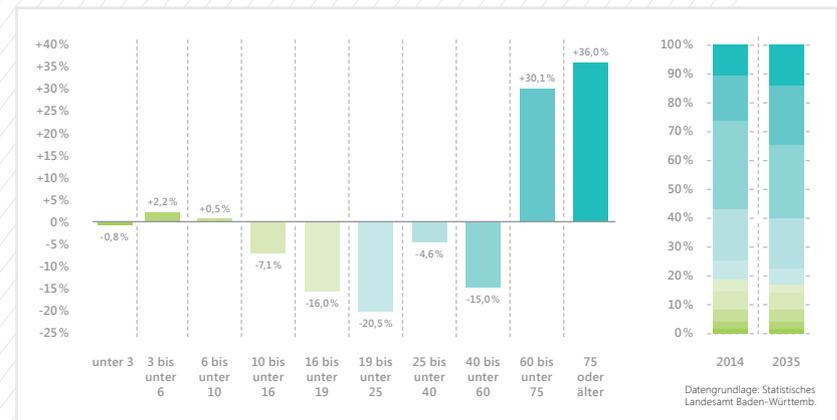


Abbildung 2: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis



ALTERSPEZIFISCHE ÖPNV- BZW. MOBILITÄTS- ANGEBOTE IN OSTWÜRTTEMBERG

Regionen, die stark durch demographischen Wandel gekennzeichnet sind, stehen vor großen Herausforderungen bezüglich der Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität für die in diesen Regionen lebende Bevölkerung. Die Ursachen für die fortschreitende Schwächung der Verkehrsdienstleistungen in ländlichen Räumen sind dabei vielschichtig. Neben der peripheren Lage führt auch ein stetiger Rückgang der Schülerzahlen, und der damit verbundenen Schwächung der wirtschaftlichen Basis der Verkehrsunternehmen, zu einer unzureichenden Versorgung mit Verkehrsangeboten in ländlichen Räumen.⁴ Aufgrund dessen haben sich in den letzten drei Dekaden verschiedene bedarfsgestützte

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 12.

Angebotsformen mit unterschiedlichen Flexibilisierungsgraden und Betreiberkonzepten neben dem klassischen Linienverkehr herausgebildet und etabliert. Ergänzend schließen integrierte Mobilitätskonzepte zudem auch alternative Angebote wie Car- und Bikesharing, Hol- und Bringdienste, sowie die Verknüpfung von Verkehrs- und weiteren Dienstleistungen mit ein.

Zusammenfassend lassen sich bezüglich der Linienverkehre im **LANDKREIS HEIDENHEIM** folgende Stärken ableiten:

- in vielen Gemeinden des Landkreises Heidenheim besteht ein gut ausgebautes Linienangebot im ÖPNV, vor allem in Nord-Süd bzw. Süd-Nord Richtung durch die Brenzbahn
- die Brenzbahn wird zurecht als das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Heidenheim bezeichnet, da durch die Brenzbahn die größten Städte der Gemeinden erschlossen werden und eine Anbindung an das übergeordnete Netz gewährleistet ist
- die Stadt Heidenheim verfügt über ein dichtes und gut vertaktetes Stadtbuslinienetz mit einem beinahe flächendeckenden 30-Minuten Takt und Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten
- die Regionalbuslinien gewährleisten einen dichten Takt und somit eine gute Abdeckung auf den Hauptverkehrsachsen und in den Hauptverkehrszeiten während der Schultage

Weiterhin wurden die nachfolgenden Schwächen im **LANDKREIS HEIDENHEIM** identifiziert:

- die Brenzbahn ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eingleisig und nicht elektrifiziert, wodurch eine nötige Taktverdichtung vor allem für den Interregio-Express im 1h-Takt nicht möglich ist
- unzureichende Taktung der Regionalbuslinien auf den Hauptachsen, wodurch keine bzw. nur wenige systematische Anschlüsse zur Brenzbahn und zu den Stadtbuslinien gegeben sind

- auf den Nebenachsen sind deutliche Erschließungslücken bezüglich des ÖPNV-Angebots zu erkennen
- diese treten in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (bzw. Randlagen) an Schultagen und besonders an Ferientagen und den Wochenenden zu Tage
- somit sind neben den älteren Altersgruppen auch die jüngeren Altersgruppen in den Gemeinden des Landkreises Heidenheim durch eine unzureichende ÖPNV-Abdeckung betroffen
- dieses trifft vorrangig auf einzelne Siedlungs- und Gemeindegebiete der Gemeinden Dischingen, Gerstetten, Steinheim, Herbrechtingen, Giengen, Niederstotzingen, Sontheim und Hermaringen zu

Zusammenfassend lassen sich bezüglich der Linienverkehre im **OSTALBKREIS** folgende Stärken ableiten:

- der Ostalbkreis verfügt über ein starkes und ausgeprägtes Bahn-Angebot durch Remsbahn, Brenzbahn, Obere Jagstbahn und Riesbahn, welches die regionale und überregionale Anbindung gewährleistet
- somit sind die drei Mittelzentren Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen sowie die wichtigsten Siedlungsachsen durch den Schienenverkehr erschlossen
- dichtes und engmaschiges Stadtbusnetz in Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen mit guter Bedienung in den Hauptverkehrszeiten
- engmaschiges Regionalbusnetz mit zahlreichen Quer- und Tangentialverbindungen, wodurch zügige Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes gewährleistet sind

- es bestehen zahlreiche Anschlussverknüpfungen zwischen Bus und Bus
- Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung empfiehlt in Nachfrage-Randlagen, z. B. ab 19 Uhr, das sogenannte „1-Euro-Ticket“ für eine einfache Busfahrt ab August 2020 im Ostalbkreis einzuführen

Weiterhin wurden die nachfolgenden Schwächen im **OSTALBKREIS** identifiziert:

- als Flächenlandkreis bietet der Ostalbkreis ungünstige Voraussetzungen für eine flächendeckende ÖPNV-Abdeckung durch die Linienverkehre von Bus und Bahn
- unzureichende Bedienungsqualität auf der Remsschiene seit Betreiberwechsel
- das Bedienungsangebot ist auf den meisten Nebenachsen, vor allem außerhalb des Schülerverkehrs, unzureichend
- somit werden teilweise ganze Gemeindegebiete in den Abendstunden, an Ferientagen und den Wochenenden nicht durch den ÖPNV erschlossen
- folglich sind die wichtigen Zeiträume für ältere Personengruppen sowie jüngere Personengruppen stark lückenhaft
- in Aalen passt eine Vertaktung des Stadtbusverkehrs im 20-Minuten-Takt nicht zum Zuganschlusstakt zur Minute 00 und 30
- in Schwäbisch Gmünd sind gute Anschlüsse auf den Zugverkehr in beide Richtungen Stuttgart bzw. Aalen nur bei einem 15-Minuten-Takt möglich
- durch Linienüberlagerungen, Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schülerverkehr und schlechte Taktungen bestehen nur wenige systematische Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn

Somit können flexible Bedienungsformen bzw. alternative Angebotsformen als ein Instrument betrachtet werden, welches die ÖPNV-Lücken in nachfrageschwachen Räumen bzw. in Schwachverkehrszeiten verringert.

Die ÖPNV-Gesamterreichbarkeit in Ostwürttemberg entspricht dem Siedlungsmuster und den Verkehrsachsen. Das bedeutet, dass vor allem peripher liegende Gemeinden Erschließungslücken aufweisen. Dieses trifft vor allem auf die Gemeinden im nördlichen bzw. nordöstlichen, sowie südlichen Bereich des Ostalbkreis und die südlichen sowie westlichen Gebiete im Landkreis Heidenheim zu.

In den dünn besiedelten, peripheren Gemeinden und Siedlungsgebieten, welche abseits der dicht besiedelten Zentren liegen, ist die Bedienung mit dem ÖPNV daher als problematisch zu sehen. In diesen Bereichen muss das bestehende ÖPNV-Linienangebot um alternative Mobilitätsangebote und/oder flexible Bedienungsformen ergänzt werden. Die Abbildung „ÖPNV-Erschließungslücken im

Abbildung 3: ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis mit Altersentwicklung

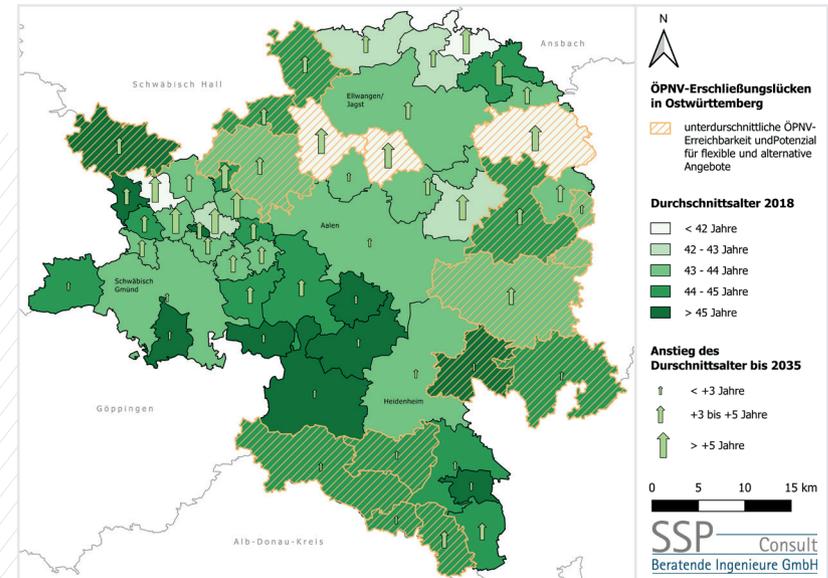
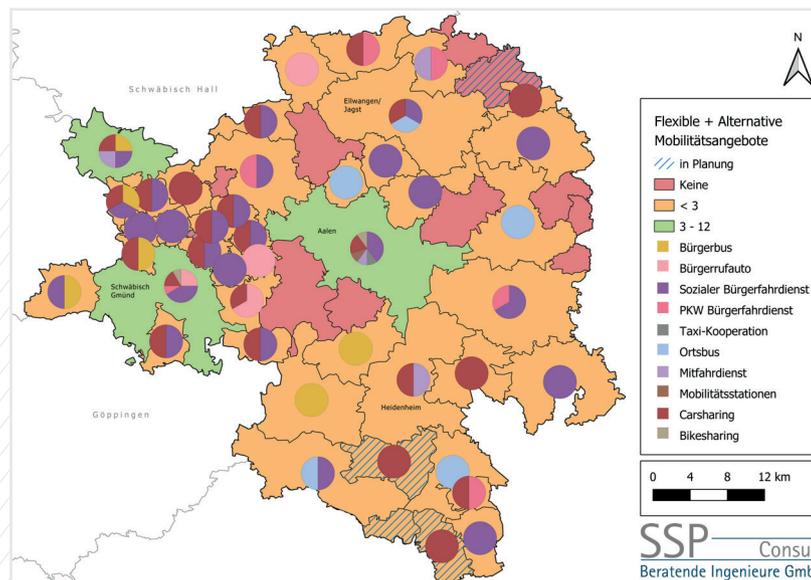


Abbildung 4: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg



Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis mit Altersentwicklung“ zeigt die Gemeinden bzw. die Gemeindegebiete, welche über eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit verfügen und somit ein großes Potenzial für flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote aufweisen.

Flexible Bedienungsformen werden in der Region Ostwürttemberg sowohl engagementbasiert als auch privatwirtschaftlich durchgeführt. Die Abbildung 4 zeigt die Verteilung der flexiblen Bedienungsformen, unterteilt nach ehrenamtlich durchgeführten und privatwirtschaftlich betriebenen, auf die Gemeinden in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis. Es lässt sich ableiten, dass es sich bei ca. 62% aller bestehenden flexiblen Bedienungsformen um ehrenamtlich durchgeführte Angebote handelt. Folglich werden rund 38% der Angebote privatwirtschaftlich betrieben.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

Die Handlungsempfehlungen zielen darauf ab, ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zu initiieren und die Daseinsvorsorge langfristig zu sichern. Aus diesem Grund wurde versucht, Handlungsempfehlungen für alle Bereiche d.h. Gesundheitswesen, Nahversorgung, Kultur und Bildung sowie das Erreichen von Mittel- und Unterzentren zu formulieren.

Die Handlungsempfehlungen orientieren sich auch an Beispielen aus der Region Ostwürttemberg und anderen Regionen in Deutschland und der Schweiz. Die Beispiele wurden mit Kurzbeschreibung und Verweis den Handlungsempfehlungen beigelegt. Zudem sind sowohl die Vorteile/Stärken als auch die Nachteile der entsprechenden Handlungsmöglichkeit dargestellt. Diese sollten beim Umsetzen der Maßnahmen berücksichtigt werden.

NACHHALTIGES UND INTERKOMMUNALES MOBILITÄTSKONZEPT

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen einer alternden Gesellschaft entsprechen ohne die Interessen und Bedürfnisse jüngerer Altersgruppen zu vernachlässigen • Beitrag zur Reduzierung negativer Verkehrsfolgen leisten
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung des Status quo bzgl. der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsbedarfs durch eine Befragung der Bewohner/innen (Bedarfsermittlung) <ul style="list-style-type: none"> • Wo besteht Bedarf? • Wie kann der Bedarf befriedigt werden? • Ideenwerkstatt/Workshop • Szenarien/Leitbilder • Maßnahmenkatalog • Konzepterstellung
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme/Bedarfsermittlung • direktes Miteinbeziehen der Bevölkerung • Transparenz • Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins • Interkommunales Konzept
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • hoher administrativer und organisatorischer Aufwand • Gefahr einer „aufgeblähten“ Organisationsstruktur besteht • externe Expertise vonnöten • hohe Kosten

BEISPIEL | Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis

Mit dem Mobilitätskonzept verfolgt der Rheinisch-Bergische Kreis das Ziel, diese Ansätze zur Verbesserung, Optimierung und Etablierung neuer und bestehender Verkehrslösungen über alle Verkehrsträger hinweg in einer ganzheitlichen Strategie für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammenzuführen. <https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx>

5 https://www.hz.de/meinort/heidenheim/strasse_-schiene-und-die-mobilitaet-von-morgen-31342312.html

Auf der Grundlage des Mobilitätskonzeptes können weitere Maßnahmen zielgruppenscharf formuliert bzw. entwickelt werden. Parallel zur Ausrichtung der Handlungsmaßnahmen auf die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft sind auch die Interessen junger Menschen mit einzubeziehen. Dabei stehen sich die Interessen jüngerer und älterer Altersgruppen häufig diametral entgegen. Wie im Verlauf der vorliegenden Arbeit aufgezeigt, ist für ältere Personengruppen häufig der Zeitbereich zwischen 08.00 und 12.00 Uhr relevant, da zu dieser Zeit viele Erledigungen getätigt werden. Für jüngere Altersgruppen hingegen sind die Abendstunden sowie die Wochenenden von Relevanz. Diesen Spagat zu schaffen, stellt Gemeinden und Landkreise vor eine große und nicht zu unterschätzende Herausforderung.

Das geplante Mobilitätskonzept Heidenheim-Aalen, welches einen ganzheitlichen, regionalpolitischen Entwicklungsansatz unter Einbeziehung der Siedlungsentwicklung verfolgt, ist eine neue Herangehensweise, um die Mobilitätsangebote besser zu vernetzen und die Region Ostwürttemberg zukunftsfähig zu machen.⁵ Auf dieser Basis kann es möglich sein, Handlungsmaßnahmen für die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis aus dem Gesamtkonzept auszukoppeln und anzuwenden. Zudem werden nachfolgend weitere allgemeine Handlungsmöglichkeiten aufgeführt.

(ALLGEMEINE) HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN →

MOBILITÄTSANGEBOT FÜR JUNGE ALTERSGRUPPEN

Ziele	<ul style="list-style-type: none">• Ausbau bzw. Stärkung des Mobilitätsangebots für junge bzw. jüngere Altersgruppen
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• Informationsveranstaltungen, Workshops, Aktionstage, Ideenwettbewerbe für jüngere Altersgruppen zum Thema Mobilität und den damit einhergehenden Problemen / Schwierigkeiten / Möglichkeiten / Chancen• JugendBus• Carsharing
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none">• Sensibilisierung und Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins• direktes Miteinbeziehen der jungen Bevölkerung• Zielgruppenbasiertes Handlungs- bzw. Ideenkonzept• Attraktivitätssteigerung der Region für junge Altersgruppen
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none">• hoher administrativer und organisatorischer Aufwand• Risiko der Nichtbeteiligung

BEISPIEL | JugendBus Melsungen

Mit dem JugendBus wird gewährleistet, dass Jugendliche in den Abendstunden sicher nach Kassel und zu Freizeitaktivitäten gelangen können. Der Kleintransport fährt für alle Jugendlichen im Alter von 14 bis 21 Jahren jeden Freitag, Samstag und vor Feiertagen. Das Projekt wird von einem Förderverein und einem Taxiunternehmen getragen und die Kosten für eine Tour (Hin- und Rückfahrt) liegen bei 9 Euro. <https://www.marggraf-melsungen.de/jugendbus.htm>

BEISPIEL | FiftyFifty-Taxi im Ostalbkreis

Das „FiftyFifty-Taxi“ fährt Jugendliche und junge Erwachsene bis zu 25 Jahren am Freitag und Samstag und an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr am nächsten Morgen im Ostalbkreis sicher und günstig nach Hause. <https://www.ostalbkreis.de>

BÜRGERBUS-KONZEPT

Ziele	<ul style="list-style-type: none">• Aufbau eines interkommunalen Bürgerbus-Konzepts
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• Zusammenschluss und Koordination unterschiedlicher bestehender Bürgerbus-Konzepte (Dachverband/Verein)• bedürfnisorientierte und flexible Routenpläne• „Mehrfachfahrkarte“ bzw. Rabattsystem• stetige Adaption und Fortentwicklung des Konzepts an sich ändernde Nachfrage
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none">• flächendeckendes Angebot• Verringerung der Erschließungslücken in den Gemeinden• Reduzierung Individualverkehr• Verbesserung der Versorgungs- und Daseinsfunktion
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none">• anfänglich hoher administrativer Aufwand zur Schaffung benötigter Strukturen (Plattform)• Finanzierung (ehrenamtlich/privatwirtschaftlich)• Kooperationspartner sind erforderlich• Genehmigung nach PBefG erforderlich

BEISPIEL | Landstreicher in Anklam

Der Landstreicher ist ein seit dem 1. September 2009 laufendes Modellprojekt des Arbeiter-Samariter-Bundes Kreisverband Ostvorpommern und Anklam. Das Fahrzeug wird durch das Projekt geleast und von einer Sozialarbeiterin gefahren. Der Landstreicher ist täglich im Einsatz und somit auch öffentlichkeitswirksam als Werbeträger für das Projekt unterwegs. Die Zielgruppe umfasst vor allem Jugendliche und junge Leute aus dem Amtsbereich Anklam-Land. Mit Hilfe des Landstreicher Busses wird es ihnen ermöglicht, z. B. außerhalb gelegene Workshops zu besuchen oder regionale und auch überregionale Ausflüge zu organisieren. Insgesamt können durch das Angebot 28 Gemeinden erreicht werden. http://www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/dokumente%20MV/110404_mobilitaet/landstreicher.pdf

BEISPIEL | Bürgerbus Baden-Württemberg

Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) – Das Angebot des Kompetenzzentrums richtet sich an Kommunen und Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV, Verkehrsverbünde und -unternehmen und an weitere Akteure in der ländlichen Mobilität, zum Beispiel die Betreiber von Bürgerbussen oder Rufbussen. Hier findet man die richtigen Ansprechpartner, um neue Konzepte für den ÖPNV zu entwickeln und in Pilotprojekten zu erproben. Das Kompetenzzentrum informiert über gesetzliche Rahmenbedingungen sowie eventuell schon bestehende vergleichbare Projekte und trägt so dazu bei, den Planungs- und Arbeitsaufwand vor Ort zu begrenzen. <https://www.buergerbus-bw.de>

BEISPIEL | ILSE-Bus im Landkreis Vorpommern

Das vollflexible Rufbus-Angebot „ILSE-Bus“ wurde im Dezember 2017 im gesamten Bereich des Amtes Peenetal/Loitz mit einer Verlängerung bis in die Hansestadt Demmin eingeführt. Der ILSE-Bus fährt Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr. Das Angebot dient als Zubringer zur Hauptbuslinie Greifswald – Loitz – Demmin, zur Beförderung zwischen sämtlichen Haltestellen innerhalb des Amtes sowie als Verdichter auf der Busachse im Abschnitt Loitz – Demmin, wenn auf dieser, Angebotslücken größer als eine Stunde, auftreten. http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/fileadmin/files/Grafiken/regionen/Flyer_ILSE_Bus.pdf

BEISPIEL | Rufbussystem Virngrund

Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung des Ostalbkreises empfiehlt das Rufbussystem im Virngrund zum 1. Juni 2020 einzuführen. Weitere Infos: <http://www.nahverkehr.ostalbkreis.de/>

MITFAHRNETZ- / ZENTRALE

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Stärkung der bestehenden Mitfahrmöglichkeiten • Erhöhung der privaten Mobilität für alle Altersgruppen
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Online-Plattform • ohne Online-Plattform durch: Mitfahrerparkplätze oder Mitfahrbänke
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • kostengünstig, da keine Kosten für Anbieter und Nutzer • kürzere Reisezeiten • Bedarfsgerechte Ergänzung zum ÖPNV • flexibel, da kein festes Streckennetz mit Haltestellen • Reduzierung des Individualverkehrs • Stärkung des Gemeinschaftsgefühls in den Gemeinden • touristisches Potenzial
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer gemeinsamen Online-Plattform/Portal • keine Garantie, dass die Fahrt stattfindet • führt nicht zu einer Verbesserung der Erschließung in den Abendstunden, an Wochenenden und an Feiertagen

BEISPIEL | Mitfahrbänke-Netzwerk Jagstregion

Ziel des Netzwerks ist es, ein einfaches System der freiwilligen Mitnahme zu ermöglichen. Die Mitfahrbänke ergänzen den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und regen zu mehr Miteinander im Dorf und in der Region an. Insbesondere Menschen, die nicht selbst fahren können oder kein eigenes Fahrzeug haben, profitieren. Das Mitfahrbänke-Netzwerk in der Jagstregion wurde durch das regionale Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr beim Regionalverband Ostwürttemberg, die LEADER-Aktionsgruppe Jagstregion sowie einige Kommunen aus der Jagstregion initiiert. <https://jagstregion.de/projekte/36-mitfahrbaenke-netzwerk-in-der-jagstregion>

RUFBUSSE ALS ÖPNV ZUBRINGER

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an den ÖPNV verbessern
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Rufbusse übernehmen die Funktion des Zubringers zum ÖPNV (Bahn und Bus), aber nur wenn keine ÖPNV-Fahrt 30min vor bzw. nach gewünschter Abfahrtszeit stattfindet • zudem gewohnte Start-Ziel-Fahrten mit dem Rufbus möglich
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung an den ÖPNV für alle Altersgruppen • kürzere Reisezeiten • steht nicht in Konkurrenz zum Linienverkehr • Reduzierung Individualverkehr
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigung nach PBefG erforderlich • Finanzierung • organisatorischer Aufwand da Ausrichtung an den Fahrplänen des Linienverkehrs • Kooperationspartner erforderlich

BEISPIEL | Fahrstuhl – Das Mitnahmenetzwerk Main-Spessart

Beim Fahrstuhl handelt es sich um ein Netzwerk aus blauen Mitnahmestühlen, die an Schlüsselpunkten in der Region platziert sind. Das Setzen auf einen Fahrstuhl signalisiert dabei eine stille und unverbindliche Anfrage an den Vorbeifahrenden (Prinzip Trampen – Mitfahrbank). Zusätzlich können über den Messengerdienst Telegram im Vorfeld Fahrten zwischen Fahrer/in und Mitfahrer/in vereinbart werden. Treten Sie hierzu einfach der auf der Website verlinkten Telegram-Gruppe bei. <https://www.derfahrstuhl.de/>

BEISPIEL | Mitfahrbänke Landkreis Tuttlingen

Ist ein Zusammenschluss der Gemeinden Aldingen, Denklingen, Frittlingen, Deißlingen und Wellendingen zu einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsregion. Die Nachhaltigkeitsregion FÜNF G unterstützt die Idee des Mitfahrbänckles in den Gemeinden. Die Bänke stehen jeweils in Fahrtrichtung und sind nicht für beide Richtungen gedacht, deshalb steht, immer in der Nähe einer Bushaltestelle, auf jeder Straßenseite ein Bänke. http://mitfahrbaenke.mitfahrbaenke.de/?page_id=62

RADKONZEPT / ELEKTROFAHRRÄDER UND PEDELECS

Ziele	<ul style="list-style-type: none">• Anbindung an den ÖPNV verbessern• Rad/Pedelec als Zubringer zum ÖPNV
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• Ausbau der vorhandenen Radinfrastruktur• Radverleih-System mit Elektrofahrrädern und Pedelecs• Ladestationen• Abstell- und Rückgabestandorte in den Gemeinden• im Rahmen eines Förderprojektes realisierbar
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none">• verbesserte Anbindung an den ÖPNV für alle Altersgruppen• touristisches Potenzial• klimafreundliche Mobilität
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none">• Finanzierung• Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur (Ladestationen etc.)• Kooperationspartner erforderlich• hoher administrativer und technischer Aufwand

BEISPIEL | RegioRadStuttgart

Das Fahrrad-Verleihsystem RegioRadStuttgart bietet für kurze und mittlere Strecken eine Alternative zum Auto. In der Landeshauptstadt und weiteren Kommunen in der Region stehen 1.100 Fahrräder inklusive Pedelecs im blauen Design für das tägliche pendeln oder Tagesausflüge bereit. Aktuell stehen mehr als 370 Pedelecs, 150 in Stuttgart und mehr als 220 in den Kommunen zum entleihen bereit. Die Pedelecs müssen immer an einer Ladestation zurückgegeben werden, damit der nächste Nutzer wieder ein geladenes Pedelec erhalten kann. <https://www.regioradstuttgart.de/de>

BEISPIEL | RVK e-Bike Rhein-Voreifel-Region

Die Verleihstationen, die ausschließlich E-Bikes anbieten, werden an ÖPNV-Knotenpunkten errichtet und zunächst mit jeweils zehn E-Bikes bestückt. Auf diesem Wege wird den Menschen eine weitere umweltfreundliche und sehr flexible Mobilitätsalternative angeboten, im Alltag wie auch in der Freizeit. <https://www.nextbike.de/de/rvk/>

INTERMODALITÄT MIT KURIER-, EXPRESS UND PAKETDIENSTEN

Ziele	<ul style="list-style-type: none">• Versorgung und Bereitstellung eines mobiles Services und Dienstleistungen für die Bevölkerung
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• Busse transportieren neben Personen auch Dinge des täglichen Bedarfs und bieten weitere Serviceleistungen an• KEP übernehmen Versorgungsfunktion
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none">• Verknüpfung und Bündelung verschiedener Dienstleistungen• Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge• kurze und direkte Wege tragen zu einer klimafreundlichen Mobilität bei• Konzept ist auf andere Bereiche übertragbar bzw. ausweitbar<ul style="list-style-type: none">• Bücherbus• mobile Musikprojekte• Medibus• mobiler Bürgerservice• mobiler Bankservice
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none">• Kooperationen mit Partnern aus dem ÖPNV-Bereich unabdingbar• Orientierung an Fahrpläne und feste Haltestellen• Finanzierung• begrenztes Transportvolumen• in Flächenlandkreisen schwierig umsetzbar, da die Entfernungen sehr groß sind

BEISPIEL | kombiBUS Uckermark

Nach skandinavischem Vorbild befördert die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) seit September 2012 in ihren Linienbussen neben Personen zusätzlich auch Güter. Nach Abschluss des Modellprojekts läuft der Betrieb auf Basis des regulären Linienverkehrs inzwischen reibungslos. Der kombiBUS vernetzt auch Wirtschaftsakteure miteinander und etabliert dadurch einen dynamischen regionalen Markt, der vorher in dieser Form nicht existierte. Denn nun ist auch der kostengünstige Transport von Kleinstmengen möglich. <http://kombibus.de/>

EXKURS | Aufgrund der gegenwärtigen Situation durch COVID-19, kommt Kombibussen aber auch Fahrdiensten wie Bürgerbussen und Rufbussen eine wichtige Transport- und Versorgungsfunktion zu. Bürger- oder Rufbusse, welche vormals nur für den Transport von Personen zuständig waren, transportieren statt Fahrgästen nun wichtige Güter des täglichen Bedarfs und fungieren als Lieferservice. Es ist vorstellbar, dass Fahrdienste zukünftig neben Fahrgästen verstärkt auch den Transport von Waren übernehmen werden. Einige Beispiele finden sich nachfolgend. →

BÜRGERBUS EMIL | Landkreis Kaiserslautern

„Der Bürgerbusverein Hütschenhausen folgt ab sofort der amtlichen Empfehlung, den Personentransport mit seinem Bürgerbus EMIL bis auf Weiteres einzustellen. Stattdessen plant er in Zusammenarbeit mit dem Netto-Markt einen Transportservice für selbst bestellte Waren. Dieses Angebot ist vor allem für Menschen gedacht, die einer der durch das Virus besonders gefährdeten Bevölkerungsgruppen angehören. Es soll in der nächsten Woche beginnen, steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Lage dies dann noch zulässt.

Kunden können jeweils dienstags und donnerstags bis 16 Uhr telefonisch Waren im Markt direkt bestellen, die an den Folgetagen (Mittwoch und Freitag) von den Fahrern des Bürgerbusses EMIL zugestellt werden.“⁶

BÜRGERBUS BARDOWICK | Landkreis Lüneburg

„Die Personenbeförderung ist eingestellt. Dennoch wollen die Fahrer des Bürgerbusses Bardowick weiterhin für ihre Fahrgäste da sein, besonders jetzt in der schweren Zeit der Corona-Krise. „Wir bieten einen Einkaufs- und Bringdienst an für diejenigen, die bereits angemeldet sind beim Bürgerbus und diesen in Anspruch nehmen dürfen.“⁷

BÜRGERBUS SCHNEIFEL | Landkreis Vulkaneifel

„Eifelweit sorgen in mehreren Gemeinden Bürgerbusse dafür, dass besonders ältere Menschen ohne Auto zum Arzt kommen oder ihre Einkäufe erledigen können. In Zeiten der Corona-Krise ist das anders. Weil die Senioren besser zuhause bleiben, um sich nicht anzustecken, und auch die zumeist älteren Fahrer geschützt werden sollen, ist diese Art des Personentransports eingestellt worden. Dennoch bleiben die Busse vielerorts nicht in den Garagen. Wegen der Corona-Krise hat das Bürgerbus-Team unlängst beschlossen, die Personenbeförderung einzustellen, dafür aber einen Einkaufsservice anzubieten.“⁸

6 https://www.wochenblatt-reporter.de/ramstein-miesenbach/c-lokales/personentransport-ist-eingestellt_a181072

7 <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/2708332-buergerbus-liefert-einkaeufe>

8 <https://www.volksfreund.de/region/vulkaneifel/busfahrer-bringen-beduerftigen-in-der-eifel-lebensmittel>

ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote an einem zentralen Punkt (bspw. Bahnhofpunkt) 	
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Standorte für Mobilstationen und potenzielle periphere „Ableger“ • Schaffung von Pkw-Stellplätzen und Radabstellanlagen • Errichtung von Taxiständen • (E-)Bike- und Carsharing • Ladestationen • Gastronomische Einrichtungen • Gepäckschließfächer • Aufenthaltsräume • Mobilstationen als einheitliche Marke präsentieren 	BEISPIEL Mobilstation Altenbeken
Stärken Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung und Bündelung von Verkehrsangeboten • Sicherung der Erreichbarkeit peripherer Gebiete • sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und Verringerung von ÖPNV-Erschließungslücken • Verringerung des Individualverkehrs 	<p>Die Mobilstation Altenbeken ist ein Gemeinschaftsprojekt unterschiedlicher Akteure. Da Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesharing, Bus und Bahn nur in seltenen Fällen aus einer Hand angeboten werden, mussten einige Projektpartner für die Umsetzung und den Betrieb gefunden werden. Neben den Kommunen waren von Beginn an der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph), der Fördergelder für das Vorhaben in Aussicht stellte und das Regionalforstamt Hochstift vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW beteiligt. Die Mobilstation befindet sich am Bahnhof Altenbeken und verknüpft die Verkehrsmittel Bahn, Bus, Rad und Auto, bietet Bike&Ride Park&Ride und E-Ladestationen. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/mobilstation-flyer_internet.pdf</p>
Schwächen Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung • Kooperationen sind unabdingbar • Wiedererkennungswert bzw. einheitliche Marke sind von großer Bedeutung, da dadurch vom Nutzer/in hergestellt werden kann eine Verbindung zwischen der Marke und dem Angebot • die Schaffung von Informationsplattformen und Smartphone-Applikationen benötigt ein hohes Maß an fachlichem und technischen Know-how 	

BEISPIEL | STmobil (Kreis Steinfurt)

Das Konzept STmobil erstreckt sich über drei Landgemeinden und besteht aus einer Zentralstation (Mettingen), zwei Ausgabepunkten und peripheren Abstellanlagen. Die Station verknüpft die Verkehrsträger Schiene, Bus, Taxi, Pkw und Rad. Zudem besteht ein Shop-in-Shop-System mit Einzelhandel. Betreiber sind die RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH im Auftrag des Kreises Steinfurt. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf

BEISPIEL | Carsharing im Landkreis Ebersberg

Das Projekt strebt den Nachweis an, dass sich Carsharing nicht nur für große Städte eignet, sondern auch flächendeckend in teils ländlich geprägten Regionen möglich und sinnvoll ist. Mit einer gemeindefreien Abdeckung von über 110.000 Einwohnern, wohnen damit mittlerweile über 80% der Einwohner des Landkreises Ebersbergs in einer Gemeinde mit Carsharing. <https://www.ebe-carsharing.de/>

BEISPIEL | Carsharing Ostalbkreis

Es ist bereits in vielen Gemeinden des Ostalbkreis ein Standort vorhanden, an dem Fahrzeuge geliehen werden können. Betrieben wird das Ford Carsharing-Konzept privatwirtschaftlich vom Autohaus Baur in Kooperation mit FLINKSTER. <https://www.autohausbaur.de/index.php?id=113>

BEISPIEL | E-Carsharing

Mit E-Carsharing setzt man auf eine ökologische Mobilitätslösung, die umweltfreundliche Elektroautos und Strom aus erneuerbaren Energien kombiniert. Das Prinzip des E-Carsharing ist einfach und grün: man teilt sich ein E-Fahrzeug, anstatt es dauerhaft anzuschaffen. E-Carsharing Gmünd bewegt! <https://www.stwgd.de/mobilitaet.html>
E-Carsharing u.a. in Hermaringen und Niederstotzingen <https://www.swu.de/swu2go>

EXKURS | Am 28.04.2020 ist die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Kraft getreten. Nach § 45 Abs. 1h StVO können die Straßenverkehrsbehörden nun bestimmte Parkflächen ausschließlich für Carsharingfahrzeuge ausweisen und diese auch für bestimmte Carsharingunternehmen reservieren. Ermöglicht wird dies durch ein amtliches Carsharingschild (§ 39 Abs. 11 StVO). Dieses Sinnbild kann als Zusatzzeichen sowohl mit dem Richtzeichen „Parken“, als auch mit einem eingeschränkten Haltverbot in der Variante „Carsharing frei“ angeordnet werden. <https://www.carsharing.de/neue-stvo-macht-carsharinggesetz-endlich-vollstaendig-umsetzbar>

PRÜFUNG AUTONOMER FAHRPOTENZIALE /-DIENSTE

- | | |
|------------------------------|--|
| Ziele | <ul style="list-style-type: none">• Ergänzung des bestehenden Angebotes „für die Fläche“• Zubringer zu Bus- und Bahnlinien• Verbindungsverkehr zwischen kleinen Orten bzw. Siedlungsgebieten• Anbindung an touristische Einrichtungen |
| Umsetzung | <ul style="list-style-type: none">• fahrerlose, automatisierte Fahrzeuge mit festem Fahrplan und Strecke |
| Stärken Vorteile | <ul style="list-style-type: none">• Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge• Verringerung der ÖPNV-Erschließungslücken• Verringerung des Individualverkehrs• touristisches Potenzial• potenzielle positive Effekte durch Aufmerksamkeit und Modellcharakter-Funktion |
| Schwächen Nachteile | <ul style="list-style-type: none">• Finanzierung• nur mit Hilfe von Kooperationen bzw. im Rahmen eines Forschungsprojektes realisierbar• Technik des autonomen Fahrens zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vollends entwickelt• Parameter wie Akzeptanz, Umwelt- und gesellschaftlich-soziale Effekte und Wirtschaftlichkeit bisher nur unzureichend untersucht |

AUSBAU DES CARSHARING-ANGEBOTES

- | | |
|------------------------------|---|
| Ziele | <ul style="list-style-type: none">• Schaffung eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis |
| Umsetzung | <ul style="list-style-type: none">• Aufbau eines Kooperationsnetzwerkes und Klärung des Betreibermodells• Errichtung von Carsharing-Standorten in den Gemeinden |
| Stärken Vorteile | <ul style="list-style-type: none">• kurzfristig umsetzbar, da sich am Ostalbkreis orientiert werden kann• Sicherung der Erreichbarkeit peripherer Gebiete• Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge• touristisches Potenzial |
| Schwächen Nachteile | <ul style="list-style-type: none">• Kooperationen mit Partnern unabdingbar• Finanzierung hängt maßgeblich von Kooperationen ab (Beschaffung, Wartung etc.) |

BEISPIEL | AutoNV ÖPR Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Bahn und Bus sind auch für die ländliche Bevölkerung bedeutsam um sich zu versorgen, Behördengänge zu erledigen, den Arbeits- oder Ausbildungsort zu erreichen, in der Freizeit mobil zu sein und auch um Kindern und Jugendlichen elternunabhängige Wege zu ermöglichen. Insbesondere für Einwohnerinnen und Einwohner ohne eigenes Auto sind öffentliche Verkehrsmittel Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben und gesellschaftliche Teilhabe: Auch auf dem Land gibt es viele Menschen, die keinen eigenen Pkw nutzen können oder wollen. Anhand eines Probebetriebs soll in der Modellregion Ostprignitz-Ruppin untersucht werden, wie automatisierte Flotten, als Teil öffentlicher Verkehrsangebote im ländlichen Raum, zu einer Verbesserung der Versorgung und Erreichbarkeit im Sinne einer Mobilitätsrevolution in ländlichen Räumen beitragen können. <https://www.autonv.de/>

EXKURS | Im Rahmen der Studie „Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen im ländlichen Raum“⁹ wurde ermittelt, dass auch bei vergleichsweise geringer Verkehrsnachfrage ein effizienter Betrieb von flexiblen Sammelverkehren mit kleineren Fahrzeugen möglich ist. Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen und gutem Bündelungspotenzial ist im ländlichen Raum umsetzbar und nimmt mit steigender Nachfrage an Effizienz zu. Somit besteht das Potenzial, Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu verändern.

9 https://www.busundbahn.de/fileadmin/user_upload/Dossiers/Neue_Mobilitaetsangebote/DNV_2018_11_Moerner_FA_WA1.pdf

EINORDNUNG DER HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

In Abbildung 5 sind die allgemeinen Handlungsempfehlungen nach Kosten und Dauer bis zur Umsetzung entsprechend eingeordnet. Handlungsmöglichkeiten bzw. -empfehlungen die sich links unten befinden, sind mit geringeren Kosten verbunden und lassen sich kurzfristig umsetzen. Dazu zählen die Ausweitung des Mobilitätsangebotes für junge Altersgruppen sowie die konzeptionelle Planung und Errichtung von Mitfahrmöglichkeiten in Form von Mitfahrbänken in den Gemeinden.

Maßnahmen bezüglich Bürgerbus und Rad, sowie der Einsatz von Bürgerbussen als ÖPNV-Zubringer und Lösungsansätze zur intermodalen Nutzung von Kurier-, Express- und Paketdiensten lassen sich mittelfristig realisieren. Die Errichtung von Mobilstationen sowie die Ausweitung des Carsharing-Angebotes, vor allem im Landkreis Heidenheim, sind ebenfalls mittelfristig realisierbar, aber mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden, als die zuvor genannten Maßnahmen.

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, welches Gemeinde- bzw. Landkreisübergreifend wirksam sein soll, bedingt neben einer langfristigen Erarbeitungs- und Umsetzungszeit auch ein großes finanzielles Budget. Dieses trifft auch

auf die Umsetzung autonom betriebener Fahrdienste zu. Des Weiteren verlangt diese Maßnahme ein hohes Maß an rechtlichen und technischen Voraussetzungen, wodurch sich Zeit- und monetärer Aufwand zusätzlich erhöhen.

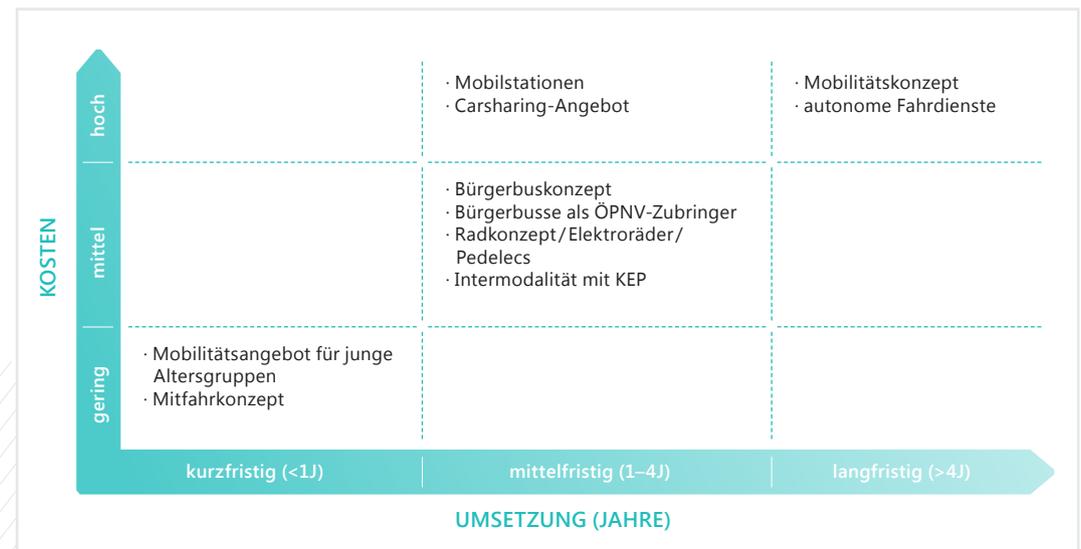


Abbildung 5: Einordnung der Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten zeigen, dass diese häufig für mehrere Gemeinden in Betracht zu ziehen sind bzw. angewendet werden können. Als gutes Beispiel dafür dient das in vielen Gemeinden bestehende Carsharing-Angebot, welches privatwirtschaftlich vom Autohaus Baur betrieben wird. Weitere Carsharing-Anbieter sind die Stadtwerke Aalen, Schwäbisch Gmünd und die Stadtwerke Ulm in den Gemeinden Herbrechtingen, Hermingen und Niederstotzingen. Durch die Erweiterung des Angebots in den genannten Gemeinden, entsteht ein flächendeckendes und leistungsfähiges Carsharing Angebot. Es entstehen folglich Verbindungsmöglichkeiten innerhalb und zwischen den Gemeinden, die zu einer besseren Erschließung beitragen.

Nicht nur im Bereich des Carsharings sind interkommunale Maßnahmen von großer Bedeutung. Dieses trifft auch für die Einführung von Bürger- bzw. Rufbussen zu. Ein gemeinsames, interkommunales Konzept bringt für alle Beteiligten Vorteile mit sich. So können bspw. entstehende Kosten unter den beteiligten Akteuren aufgeteilt werden. Gleiches gilt für den Bereich der mobilen Dienstleistungen. Angebote zur Sicherstellung der Nahversorgung können von Gemeinden, welche sich in räumlicher Nähe zueinander befinden, gemeinsam geplant und umgesetzt werden. Auch ein Ansatz bzw. Konzept zur Umsetzung von Mitfahrbänken kann von mehreren Gemeinden gemeinsam getragen werden. Eine einheitlich ausgearbeitete und umgesetzte Idee bzgl. Mitfahrbänken ist i.d.R. öffentlichkeitswirksamer und erhöht die Wahrnehmung und Akzeptanz des Angebotes.

Anzumerken ist, dass immer auch die bestehenden bzw. fehlenden Voraussetzungen in den Gemeinden berücksichtigt werden müssen. Sind diese in nah beieinanderliegenden Gemeinden konträr, werden gemeinsame Handlungsmaßnahmen nur wenig oder kaum zielführend sein.

So sollten Maßnahmen wie bspw. Telemedizin nur dort geprüft umgesetzt werden, wo auch Erschließungsmängel in diesem Bereich bestehen.

Ein wesentlicher und wichtiger Baustein für die Entstehung von flexiblen Bedienungsformen sind und werden auch zukünftig ehrenamtliche Initiativen sein. Ein Großteil der bestehenden ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis wird durch das Ehrenamt getragen und umgesetzt. Das Ehrenamt ist somit das Rückgrat der bestehenden Angebote. Aus diesem Grund sollten die Gemeinden auch zukünftig gezielt an Vereine, Bürgerinitiati-

ven u.a. herantreten um potenzielle Bürgerbus- und Fahrdienst-Konzepte zu erarbeiten. Gleichwohl sind auch weiterhin privatwirtschaftliche Angebote, sowohl für jüngere als auch für ältere Altersgruppen, anzustreben.

Wie bereits in Abbildung 5 dargestellt, sind die Handlungsmaßnahmen in Kosten und Zeitraum der Umsetzung unterschiedlich. In Abbildung 6 wurde die Einordnung der Handlungsempfehlungen um die Handlungsmöglichkeiten für die Gemeinden erweitert. So wurden sowohl die Möglichkeit der Telemedizin als auch mobile Dienstleistungen hinzugefügt.

* mobile Dienstleistungen im Gesundheitswesen
 ** mobile Dienstleistungen im Bereich Nahversorgung, Kultur etc.

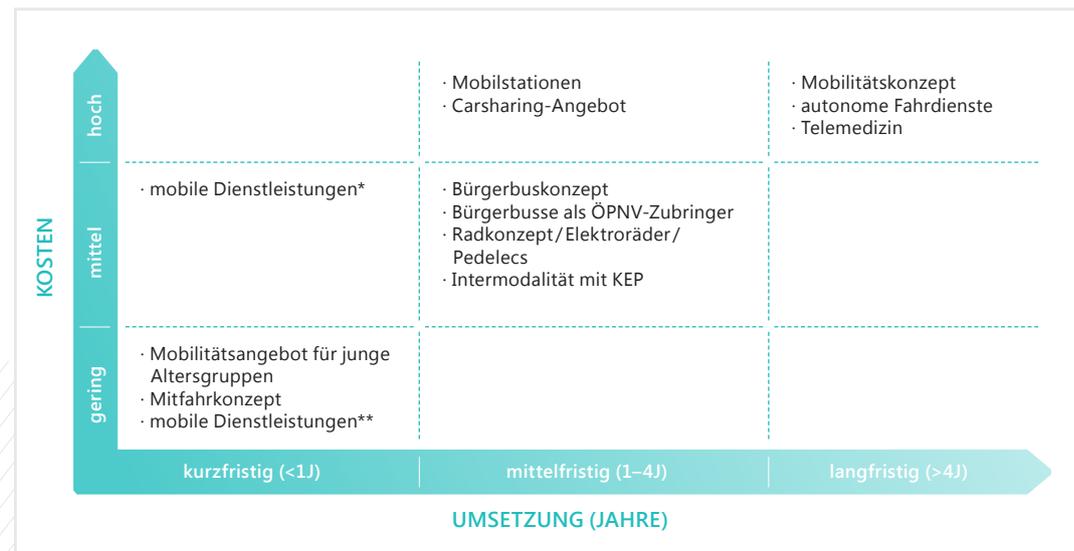


Abbildung 6: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden

Eine Initiierung von mobilen Dienstleistungen kann unter bestimmten Voraussetzungen kurzfristig erfolgen. Anzumerken ist, dass sich mobile Dienstleistungen in den Kosten teilweise stark unterscheiden können. So sind Angebote aus dem Bereich des Gesundheitswesens deutlich kostenintensiver als bspw. Angebote aus dem Bereich Kultur oder Nahversorgung. Vor allem im Bereich der mobilen Nahversorgung ist in vielen Gemeinden noch Potenzial vorhanden, da nur wenige von Verkaufsmobilen angefahren werden. Gleichzeitig müssen die Gemeinden aber auch Anreize schaffen, um für mobile Händler attraktiv zu bleiben bzw. zu werden. Die Vorteile solcher mobilen Dienstleistungen liegen auf der Hand. Mobile Händler bzw. Dienstleister sichern die wohnortnahe Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, weil sie die Wohngebiete anfahren. Dieses ist vor allem für ältere und immobile Bewohner/innen von Vorteil. Gleichzeitig werden bestehende Erschließungslücken bzw. -mängel verringert. Zudem können Kundenwünsche bzgl. des Warenangebotes berücksichtigt werden. Es muss dennoch berücksichtigt werden, dass das Warensortiment im Vergleich zum stationären Angebot eingeschränkter ist und der Verkauf nur an bestimmten Wochentagen und zu bestimmten Standzeiten stattfindet. I.d.R. sind die Preise für die Produkte etwas höher als im stationären Einzelhandel.

Die Aufgabe der Gemeinden besteht darin, mit potenziellen Kooperationspartnern wie Vereinen, Bauernhof- oder Dorfladenbesitzern in Kontakt zu treten und Konzepte für eine mögliche Umsetzung auszuarbeiten. Dieses trifft auch für die mobilen Dienstleistungen im Bereich des Gesundheitswesens zu. In diesem Bereich sind Kooperationen mit Ärzten¹⁰ bzw. Ärztekammern, Praxen, Krankenkasse u.a. vorstellbar.

Der Bereich der Telemedizin benötigt weitaus mehr Zeit in der Umsetzung und ist wesentlich kostenintensiver. Aus diesen Gründen ist die Handlungsmöglichkeit im oberen rechten Bereich der Abbildung 6 angesiedelt.

10 <https://mobile-aerzte.ch/info.html>.

11 vgl. BMVI, Breitbandatlas 2020, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html>.

Die Telemedizin setzt bestimmte infrastrukturelle und technische Bedingungen, wie eine flächendeckende Breitbandverfügbarkeit von mindestens 50 Mbit/s, voraus. Teilweise werden bis zu 1000 Mbit/s für die Telemedizin benötigt. In der Region Ostwürttemberg haben rund 89% der Haushalte mindestens 50 Mbit/s zur Verfügung. Dabei sind es rund 89% im Ostalbkreis und 93% im Landkreis Heidenheim¹¹. 200 Mbit/s stehen nur noch 69% der Haushalte in Ostwürttemberg zur Verfügung, bei 1000 Mbit/s sind es lediglich zwei Prozent der Haushalte. Hier besteht zukünftig noch Handlungsbedarf, der aber nicht allein bei den Gemeinden liegt. Abgesehen von den Voraussetzungen, bietet die Telemedizin vor allem für ländliche Regionen viele Vorteile. Telemedizin erspart sowohl Ärzten als auch Patienten die An- und Abreise. Ein Faktor der bei teils schlechter ÖPNV-Erschließung und fehlender flexibler Bedienungsformen sowie alternativer Mobilitätsangebote nicht zu unterschätzen ist. Gleichwohl ist die dadurch entstehende Distanz zum Patienten kritisch zu sehen. Deswegen müsse der persönliche Kontakt Standard bleiben und eine Fernbehandlung die Ausnahme sein. Weiterhin verfügen viele Arztpraxen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht über die notwendige technische Infrastruktur, um stabile Verbindungen und sicher verschlüsselte Datenübertragungen anbieten zu können. Folglich besteht im Bereich der Telemedizin noch großer Handlungsbedarf für alle beteiligten Akteure.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Studie wurde im Rahmen des Projekts KOMOBIL2035 durchgeführt. Ziel der Studie war die Erstellung eines Grundlagendokuments, welches bei der Erhaltung bzw. Entwicklung von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Region Ostwürttemberg konkrete Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für alle Interessierten geben soll.

Auf Basis der Nahverkehrspläne der Landkreise, der Erreichbarkeitsstudie der Region Ostwürttemberg und der recherchierten Daten zu flexiblen Bedienungsformen sowie alternative Mobilitätsangebote, konnten die ÖPNV-Erschließungslücken in den Landkreisen identifiziert werden.

Anhand der Studie werden kurz- und mittelfristige Lösungsansätze aufgezeigt, um die Mobilität und Daseinsvorsorge der Bevölkerung aufrecht zu erhalten und gezielt zu unterstützen. Die Auswertungen der vorliegenden Studie haben gezeigt, dass in vielen Gemeinden der Region Ostwürttemberg ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote existieren. Eine große Anzahl dieser Bedienungsformen bzw. lokaler Mobilitätsprojekte wird in der Region Ostwürttemberg durch das Ehrenamt getragen, welches es auch zukünftig zu unterstützen gilt. Dazu tragen auch zahlreiche Ergebnisse des Projekts KOMOBIL2035, wie u.a. diese Ausarbeitung bei.

Vorab wurden allgemeine Handlungsempfehlungen aufgestellt, die für beide Landkreise in Betracht zu ziehen sind. Aus diesen wurden abschließend Maßnahmen für die genannten Gemeinden bzw. Städte abgeleitet und nach zeitlichem als auch finanziellem Aufwand geclustert.

Maßnahmen, welche kurzfristig (ca. 1 Jahr) und mit einem geringeren Budget umzusetzen sind, sind Mobilitätsangebote für junge Altersgruppen, mobile Dienstleistungen und ein flächendeckendes Mitfahrkonzept.

Zu den Handlungsmaßnahmen mit mittelfristigen Umsetzungszeitraum und mittleren Kosten zählen: Bürgerbuskonzepte, Bürgerbusse als ÖPNV-Zubringer, Radkonzepte, Elektroräder, Pedelecs und der intermodale Einsatz von Kurier-, Express- und Paketdiensten. Ebenfalls können mittelfristig (1-4 Jahre) Maßnahmen bezüglich eines Mobilstationen-Konzeptes und der Ausbau des Carsharing-Angebotes realisiert werden. Hierfür sollte es das Ziel sein, das Carsharing-Angebot auf die Gemeinden des Ostalbkreises und den Landkreis Heidenheim auszuweiten. Somit könnte die Region Ostwürttemberg ein flächendeckendes Carsharing-Angebot erzielen.

Maßnahmen, wie die Erstellung und Umsetzung eines vollumfänglichen und interkommunalen Mobilitätskonzeptes, die Einführung von autonomen Fahrdiensten oder der Einsatz von online Diensten wie Tele-Medizin nehmen i.d.R. eine Zeitdauer von mehr als vier Jahren in Anspruch und benötigen höhere finanzielle Mittel.

Vor diesem Hintergrund sollten die ÖPNV- und Mobilitäts-träger auf die bereits erarbeiteten erfolgreichen Synergien der letzten Jahre zurückgreifen und regionale sowie interkommunale Mobilitätskonzepte weiter vorantreiben.

→ Die ganze Studie ist unter www.komobil.de abrufbar.

Regionalverband Ostwürttemberg

Regionales Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr

Bahnhofplatz 5
73525 Schwäbisch Gmünd
Dipl.-Ing. Andrzej Sielicki
Telefon: 07171 92764-12
sielicki@ostwuerttemberg.org
www.ostwuerttemberg.org
www.komobil.de

Die Studie ist unter www.komobil.de abrufbar.

