
Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“

Erläuterungsbericht

April 2020

Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Erläuterungsbericht

Die Studie wurde im Auftrag der Landkreise Heidenheim (Landratsamt Heidenheim, Felsenstraße 36, 89518 Heidenheim) und Ostalbkreis (Landratsamt Ostalbkreis, Stuttgarter Straße 41, 73430 Aalen) im Rahmen des KOMOBIL2035-Projekts der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung erstellt.

Koordination/Redaktion: **Regionalverband Ostwürttemberg**

Regionales Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr
Bahnhofplatz 5
73525 Schwäbisch Gmünd

Auftragnehmer:

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

LESKANPARK, Haus 33
Waltherstraße 49-51
51069 Köln
Telefon: 0221 / 96 81 00 – 0
Telefax: 0221 / 96 81 00 – 69
E-Mail: mail@k.ssp-consult.de

Ansprechpartner/Autor: M.Sc. B. Haack

Telefon: 0221 96 81 00 -12 / 0221 96 81 00 - 25
E-Mail: haack@ssp-consult.de

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2. Untersuchungsrahmen	2
2.1 Räumliche Abgrenzung	2
2.2 Datenbasis	5
3. Arbeitspakete	6
4. ÖPNV-/ Bedienungs- und Angebotsformen im ländlichen Raum	7
4.1 Klassischer Linienverkehr	8
4.2 Flexible Bedienungsformen	8
4.3 Alternative Angebotsformen	11
5. Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme	12
5.1 Linienverkehre im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis	12
5.2 ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis	21
5.3 Flexible Bedienungsformen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis	25
5.4 Alternative Angebotsformen im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis	32
6. Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten	36
6.1 Allgemeine Handlungsempfehlungen	37
6.2 Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für die Gemeinden	50
6.2.1 Gemeinde Neuler	50
6.2.2 Gemeinde Riesbürg	51
6.2.3 Gemeinde Essingen	52
6.2.4 Gemeinde Kirchheim a.R.	53
6.2.5 Lauchheim (Stadt)	54
6.2.6 Gemeinde Leinzell	55
6.2.7 Oberkochen (Stadt)	56
6.2.8 Gemeinde Obergröningen	57
6.2.9 Gemeinde Stöttlen	58
6.2.10 Gemeinde Wört	59
6.2.11 Einordnung der Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten	60
7. Zusammenfassung	63

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Untersuchungsraum Ostwürttemberg	2
Abb. 2: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim zwischen 2014 und 2035	4
Abb. 3: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis zwischen 2014 und 2035	4
Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim	14
Abb. 5: Buslinien- und Schienennetz Ostalbkreis	19
Abb. 6: ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis mit Altersentwicklung ...	24
Abb. 7: Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen und Anteil an der Gesamteinwohnerzahl	26
Abb. 8: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg	27
Abb. 9: Flexible Bedienungsformen in Ostwürttemberg	28
Abb. 10: Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg	35
Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen	49
Abb. 12: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden	61

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Flexible Bedienungsformen und Praxisbezeichnungen	9
Tab. 2: Übersicht flexible Bedienungsformen mit Merkmalen	10
Tab. 3: Anschlussqualität an Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten	15
Tab. 4: Analyse Erreichbarkeiten	21
Tab. 5: ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis mit Altersentwicklung ...	23
Tab. 6: Flexible Bedienungsformen in Bedarfsgemeinden	29
Tab. 7: Gemeinden ohne alternative Mobilitätsangebote	33
Tab. 8: Zusammenfassung ÖPNV- und Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg	34

Anlagen

- Anlage 1: Abbildungen Erreichbarkeiten in Ostwürttemberg
- Anlage 2: Abbildung ÖPNV-Erschließungslücken in Ostwürttemberg
- Anlage 3: Abbildungen flexible Bedienungsformen
- Anlage 4: Abbildungen alternative Mobilitätsangebote

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Struktur der Region Ostwürttemberg reicht vom urbanen Raum bis zum ländlich geprägten Raum. Auch im ländlich geprägten Raum findet die Bevölkerung gute Arbeits- und Lebensbedingungen, zudem ist er Raum für Erholung, für landwirtschaftliche Produktion und für Erzeugung erneuerbarer Energie. Herausforderungen ergeben sich in vielen Gemeinden des ländlichen Raumes durch den demografischen Wandel mit einem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung. Versorgungsbereiche der Daseinsvorsorge haben sich durch das unterschreiten von Tragfähigkeitsgrenzen ausgedünnt, die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen verschlechtert. Erschließungslücken treten hier besonders zutage. Die Gefahr einer unzureichenden Daseinsvorsorge ist bereits erkennbar und wird sich noch verstärken. Um ländliche Räume reizvoll zu gestalten und an die veränderten Anforderungen anzupassen, müssen attraktive Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit eine ausreichende Grundversorgung und eine leistungsfähige (Verkehrs-)Infrastruktur zur Verfügung steht. Dies sind Herausforderungen, vor denen auch ländliche Gebiete in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis stehen. In manchen kleineren, ländlichen Regionen und Gemeinden wird meist nur eine schmale Grundversorgung und Infrastruktur vorgehalten. Diese ist mit Erreichbarkeitsbeschränkungen für die dort ansässige nicht mobile Bevölkerung verbunden und stellt somit einen erheblichen Nachteil im Vergleich zu den urbanen Räumen dar.

Die aufgezeigten Probleme werden im Rahmen der vorliegenden Studie mit dem Fokus auf Mobilitätsfragen vertieft betrachtet und potenzielle Handlungsempfehlungen bzw. Möglichkeiten zur Ergänzung des ÖPNV im ländlichen Raum dargestellt. Ziel der Studie ist ein Grundlagendokument, welche Empfehlungen zum flächendeckenden Erhalt und Ausbau von alternativen Nahverkehrsangeboten in der Region Ostwürttemberg aufzeigt. Dabei werden konkrete Handlungsempfehlungen zur Optimierung bestehender und fehlender Verkehrssysteme abgeleitet.

2. Untersuchungsrahmen

2.1 Räumliche Abgrenzung

Der Untersuchungsraum der Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg“ umfasst die Landkreise Heidenheim, mit dem Mittelzentrum Heidenheim und Ostalbkreis, mit den Mittelzentren Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd, und den dazugehörigen Gemeinden.

Abb. 1: Untersuchungsraum Ostwürttemberg).

Gemäß den Nahverkehrsplänen der Landkreise Heidenheim (NVP 2014 HDH Pkt.3.3.5. S.26) und Ostalbkreis (NVP 2014 OAK Pkt.2.3.3. S.29) besteht in den nachfolgenden Gemeinden und Siedlungsgebieten besonderer Bedarf an ÖPNV-ergänzenden Angeboten. Für den Landkreis Heidenheim sind dieses die folgenden ländlich strukturierten Räume im Westen und Osten des Landkreises:

- Dischingen
- Herbrechtingen, Hausen, Lenzenhöfe, Niederstotzingen-Lontal
- Gerstetten
- Steinheim



Abb. 1: Untersuchungsraum Ostwürttemberg

Für den Landkreis *Ostalbkreis* sind das die folgenden Gebiete:

- Gschwend, Eschach
- Lorch, Heubach
- Essingen, Abstmünd
- Adelmansfelden, Rosenberg
- Hüttlingen, Neuler, Rainau
- Jagstzell, Stadt Ellwangen, Wört/Stöttlen
- Tannhausen, Unterschneidheim, Lauchheim
- Stadt Bopfingen
- Aalen-Waldhausen, Aalen-Ebnat
- Stadt Neresheim
- Kirchheim a.R., Riesbürg

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 Bevölkerungsanzahl von 458.300 Einwohner aus. Dabei entfallen 136.300 Einwohner auf den Landkreis Heidenheim und 322.000 Einwohner auf den Ostalbkreis. Die prozentuale Veränderung der Bevölkerung ist somit in beiden Landkreisen nahezu identisch und liegt bei +3,1 bzw. +3,2 Prozentpunkten.² Im Jahr 2014 wurde noch von einer prozentualen Bevölkerungsveränderung von +1,7 Prozent auf 444.200 Einwohner für das Jahr 2035 in der Region Ostwürttemberg ausgegangen. Die Bevölkerungsvorausberechnung von 2014 wurde auch für die Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, welche dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellt wurde, verwendet. Aufgrund dessen fußen alle Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen auf der Bevölkerungsvorausberechnung von 2014. Als Ursache für die Abweichungen zwischen den Bevölkerungsvorausberechnungen von 2014 und 2017 können die Zuwanderungseffekte von 2015/2016 angeführt werden.

Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen (**Abb. 2** und **Abb. 3**)³ in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis wird deutlich, dass die Anteile der 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 %).⁴ Dieser Entwicklung steht die Entwicklung der Altersgruppen 60 bis unter 75 bzw. 75 und älter diametral gegenüber. Die Anteile 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

¹ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte, 2020.

² Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte, 2020.

³ Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.

⁴ Vgl. ebd., S. 5.

altersspezifischen Angeboten der Daseinsvorsorge und somit auch der ÖPNV- bzw. Mobilitätsangebote nach sich.

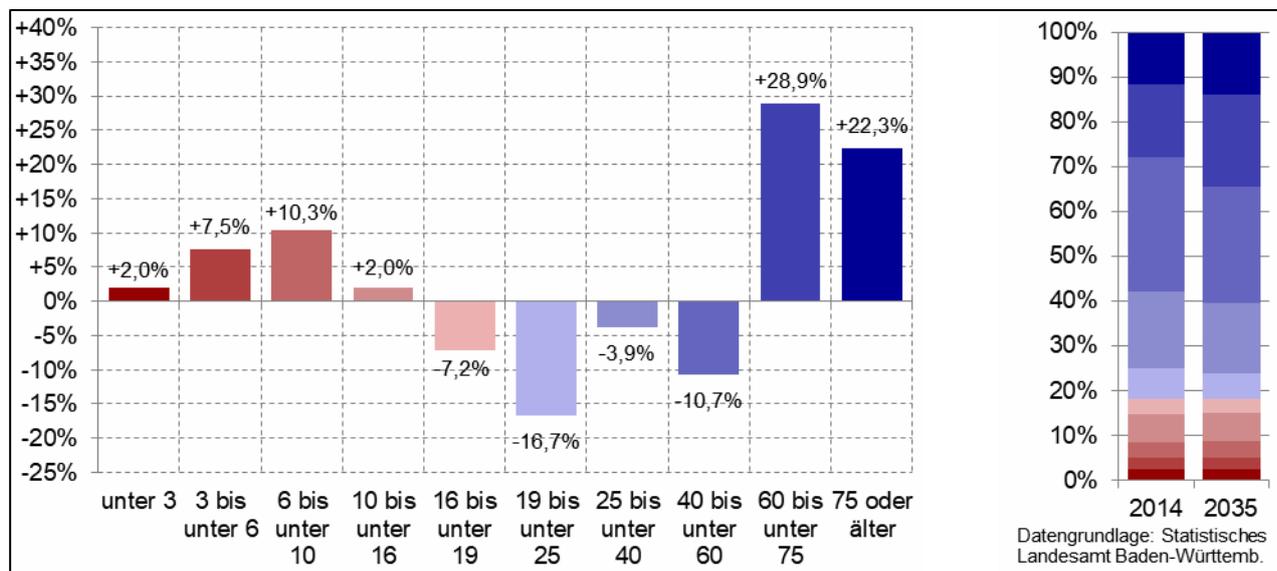


Abb. 2: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim zwischen 2014 und 2035

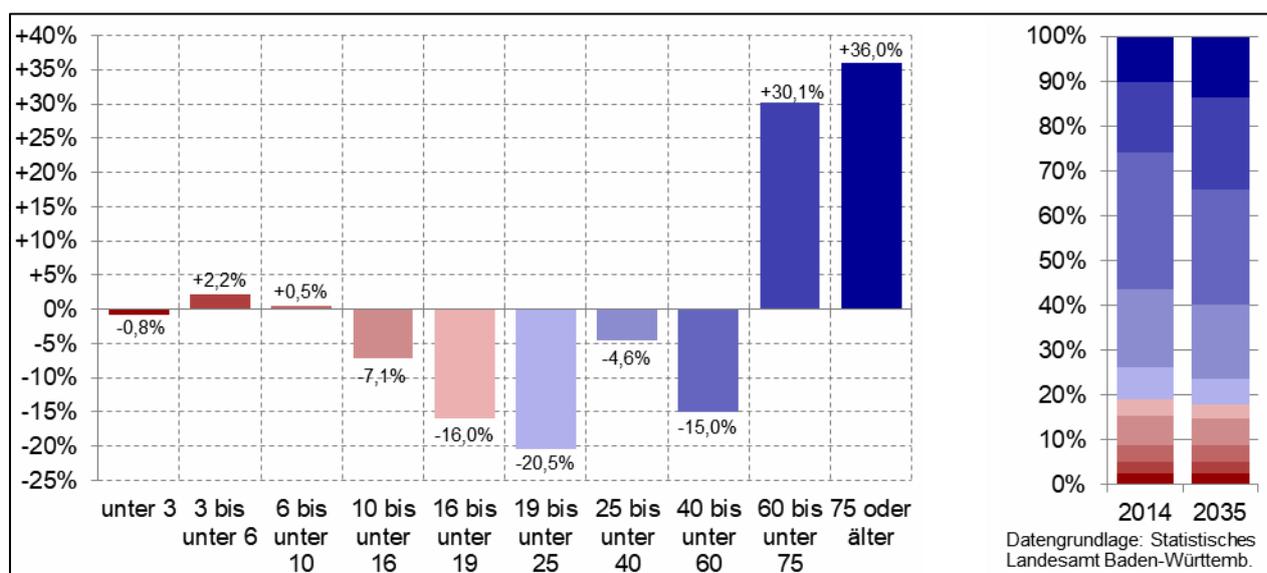


Abb. 3: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis zwischen 2014 und 2035

2.2 Datenbasis

Die Studie baut auf einer Vielzahl von Grundlegendokumenten auf, welche durch den Auftragnehmer gesichtet und entsprechend zusammengeführt wurden. Auf Basis der Erkenntnisse aus den Grundlegendokumenten konnten im weiteren Verlauf allgemeine und gebietsspezifische Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Dem Auftragnehmer wurden die nachfolgenden Grundlegendokumente zur Verfügung gestellt:

- Erreichbarkeitsanalyse 2019 in der Region Ostwürttemberg
- Nahverkehrsplan 2014 des Landkreises Heidenheim
- Nahverkehrsplan 2014 des Ostalbkreises
- Empirische Erhebungen KOMOBIL2035
 - Fahrdienstbefragung
 - Liste Fahrdienste
- Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“⁵ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
- Broschüre Bürgerbus⁶ des Kompetenzzentrums „Neue ÖPNV-Angebotsformen bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)“

Weitere benötigte Unterlagen zur Erstellung der Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“ wurden durch den Auftragnehmer zusammengetragen.

⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016
⁶ https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf

3. Arbeitspakete

Für die Bearbeitung der vorliegenden Studie wurden vier Arbeitspakete festgelegt. Diese werden nachfolgend kurz genannt und inhaltlich erläutert.

- AP 1: Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme
Das Arbeitspaket 1 umfasst die Betrachtung der Linienverkehre sowie der bestehenden und geplanten flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis.
- AP 2: Räumliche Analyse ehrenamtlicher und privatwirtschaftlicher Mobilitätsangebote
Im Arbeitspaket 2 wurde der Einsatz der Gemeinschaftsverkehre in den ÖPNV-schwachen Räumen beider Landkreise im sozialräumlichen Kontext analysiert. Neben den bereits existierenden Fahrdiensten wurden durch den Auftragnehmer weitere Fahrdienste recherchiert und in den Betrachtungen einbezogen. Neben engagementbasierten Lösungen wurden auch privatwirtschaftlich erbrachte Angebote betrachtet.
- AP 3: Zusammenstellung zusätzlicher Mobilitätslösungen
Im Arbeitspaket 3 wurden zusätzliche Mobilitätslösungen wie z.B. Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten sowie mobile Dienstleistungen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis eruiert.
- AP 4: Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten
Arbeitspaket 4 fasst alle bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie Lösungen in einem Cluster zusammen und zeigt Stärken und Schwächen dieser auf. Zudem wurden allgemeine und gebietsspezifische Handlungsmöglichkeiten erarbeitet.

4. ÖPNV-/ Bedienungs- und Angebotsformen im ländlichen Raum

Zur Einordnung des Themas der „ÖPNV-ergänzenden Maßnahmen in Ostwürttemberg“ in den Gesamtkontext der Mobilität erfolgt vorab eine Einführung, bei der sowohl definitorische Grundlagen erläutert als auch die unterschiedlichen Begrifflichkeiten und Angebotsformen kurz vorgestellt und voneinander abgegrenzt werden. Dadurch wird aufgezeigt, inwieweit sich die Angebotsformen und somit auch die Nachfragebedürfnisse der Bevölkerung in ländlichen Räumen, von denen in urban geprägten Regionen unterscheiden.

Ländliche Regionen und insbesondere solche, 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.⁷ Aufgrund dessen haben sich in den letzten drei Dekaden verschiedene bedarfsgestützte 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. Somit können flexible Bedienungsformen bzw. alternative Angebotsformen als ein Instrument betrachtet werden, welches die ÖPNV-Lücken in nachfrageschwachen Räumen bzw. in Schwachverkehrszeiten verringert.

Das ÖPNV- und Mobilitäts-Angebot in ländlichen Räumen lässt sich in die drei unterschiedlichen Typen *klassischer Linienverkehr*, *flexible Bedienungsformen* und *alternative Angebotsformen* differenzieren. Dabei unterliegen sowohl der klassische Linienverkehr als auch einige flexible Bedienungsformen (s. Exkurs Seite 9) dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Alternative Angebotsformen liegen außerhalb des PBefG.⁸

Der *klassische Linienverkehr* lässt sich durch eine feste räumliche und zeitliche Bedienung, wie z.B. durch einen Fahrplan mit festen An- und Abfahrtszeiten und festgelegten Haltestellen, definieren. Das Anfahren der Haltestellen ist dabei Nachfrageunabhängig. *Flexible Bedienungsformen* oder auch Bedarfsverkehr, werden meistens nur nach einer vorab angemeldeten Verkehrsnachfrage durchgeführt. Anzumerken ist, dass auch flexible Bedienungsformen mit einem Fahrplan verkehren können. Dieses führt dazu, dass die einzelnen Angebotsformen nicht immer scharf gegeneinander abgrenzbar sind, da sich die jeweiligen Systemeigenschaften überschneiden. Dennoch wird im nachfolgenden versucht, Abgrenzungskriterien zwischen den verschiedenen

⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 12.

⁸ Vgl. ebd., 16.

Angebotsformen aufzuzeigen. Die *alternativen Angebotsformen* nutzen Verkehrsdienstleistungen, welche öffentlich verfügbar sind. Im Unterschied zum klassischen Linienverkehr und einigen flexiblen Bedienungsformen gibt es bei den alternativen Angebotsformen i.d.R. keine Beförderungsgarantie. An dieser Stelle liegt ein entscheidender Unterschied zu den zuvor genannten Bedienungsformen. Die Fahrten können nur stattfinden, wenn ein entsprechendes Verkehrsmittel verfügbar oder eine relevante Mitfahrgelegenheit vorhanden ist. Zudem ist bei den meisten alternativen Angebotsformen eine einmalige vorherige Anmeldung bzw. Registrierung notwendig.

4.1 Klassischer Linienverkehr

Nach wie vor ist der klassische Linienverkehr die häufigste Angebotsform im ländlichen Raum und verkehrt in regelmäßigen Abständen und festgelegten Haltestellen. Der klassische Linienverkehr bildet das Basisangebot für die Verbindung von Zentren untereinander auf Relationen entlang dichtbesiedelter Korridore. Der klassische Linienverkehr ist besonders geeignet, wenn eine stetige und regelmäßige Fahrgastnachfrage vorliegt. Da dieses in ländlichen Räumen nicht immer der Fall ist, werden dort flexible Bedienungsformen und alternative Angebotsformen benötigt. Insgesamt können für den klassischen Linienverkehr, in Abhängigkeit der Unterscheidung nach Fahrzeugart sowie ehrenamtlichen und erwerbsmäßigen Fahrern/innen, fünf Angebotsformen unterschieden werden:

- Regionalbahn
- Stadt-/ Regionalbus
- Schnellbus
- Linientaxi als Sonderform des Regionalbusbetriebs.⁹

4.2 Flexible Bedienungsformen

In Zeiten und Räumen, welche durch eine schwache Verkehrsnachfrage gekennzeichnet sind, bieten sich zur Reduzierung des betrieblichen und finanziellen Aufwandes flexible Bedienungsformen an. Je nach Form und Struktur des zu bedienenden Gebietes können vier Angebotsformen unterschieden werden:

- Bedarfslinienverkehr
- Richtungsbandbetrieb
- Sektorbetrieb
- Flächenbetrieb

Die Unterscheidung der Angebotsformen erfolgt dabei über die Merkmale Fahrplananbindung (mit oder ohne Fahrplan) und der Form des Bedienungsgebietes (Linie, Korridor, Sektor oder Fläche). Während Bedarfslinienverkehr, Richtungsbandbetrieb und Sektorbetrieb i.d.R. einem Fahrplan folgen, erfolgt der Flächenbetrieb ohne Fahrplan.¹⁰ In der nachfolgenden Tabelle sind den flexiblen Bedienungsformen entsprechende Praxisbezeichnungen zugeordnet.

⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 18.

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 23.

Tab. 1: Flexible Bedienungsformen und Praxisbezeichnungen¹¹

Bedarfslinienverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ TaxiBus ■ Anruf-Linien-Taxi (ALT) ■ Rufbus ■ Anruf-Sammel-Taxi (AST) ■ Anruf-Sammel-Mobil (ASM)
fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bus
fahrplanbasierter Sektorbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anruf-Sammel-Taxi (AST) ■ Anruf-Sammel-Mobil (ASM) ■ Ruftaxi ■ Veranstaltungs-Sammeltaxen
Flächenbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> ■ AnrufBus ■ Multibus ■ PublicCar

Durch die Einführung unterschiedlicher „Marketingbegriffe“ existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt mehrere Begrifflichkeiten für dieselbe Angebotsform. Dieses hat Schwierigkeiten bezüglich der Abgrenzung bzw. Zuordnung zu den flexiblen Bedienungsformen zur Folge. Um diese voneinander abgrenzen zu können, ist es an dieser Stelle besonders wichtig sich die Fahrplananbindung und die Form des Bedienungsgebietes anzuschauen.

Exkurs:

Für das Bundesland Baden-Württemberg haben das Land und die NVBW drei Grundtypen bzw. Modelle von ehrenamtlichen Angebotskonzepten entwickelt. Diese lauten:

- Bürgerbus
- Bürgerrufauto
- Sozialer Bürgerfahrdienst

Mit Hilfe dieser Angebotstypen lassen sich auch die meisten bereits bestehenden Angebote einordnen. Diese bieten aber dennoch weiterhin Freiraum, um das Konzept etwa im Hinblick auf Bedienungsgebiet, Bedienungszeiten o.ä. auf die entsprechenden örtlichen Anforderungen anzupassen. Die genannten Angebotsformen und deren spezifischen Merkmale sind in **Tab. 2: Übersicht flexible Bedienungsformen mit Merkmalen** dargestellt¹².

¹¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 24.

¹² Weitere Informationen sind unter www.buergerbus-bw.de/faq/ abrufbar.

Tab. 2: Übersicht flexible Bedienungsformen mit Merkmalen¹³

	Bürgerbus	Bürgerrufauto	Sozialer Bürgerfahrdienst ^{c)}	
			eigenes Fahrzeug	private Pkw
Kernidee	Linienbus mit kleinem Fahrzeug, Einsatz als Orts/ Nachbarortsbuss allgemein zugängliches Verkehrsangebot, v. a. für Einkaufs- und Erledigungswege	flexibler Rufbus, allgemein zugänglich Ergänzung ÖPNV, wo Nachfrage geringer und feinverteilt	Fahrdienst mit Hilfeleistung soziale Dienstleistung für Bedürftige und bestimmte Zwecke	Nachbarschaftshilfe für Bedürftige, vermittelt durch Verein/ Gruppe
räumliche Flexibilisierung	meist Linien mit festen Haltestellen,	vollflexibel im Bedienungsgebiet	vollflexibel im Bedienungsgebiet	
zeitliche Flexibilisierung	keine (fester Fahrplan) ^{d)}	vollflexibel im Bedienungszeitraum, dabei Abstand zu ÖPNV-Linienerkehr Bündelung von Fahrtwünschen in einer Tour	vollflexibel im Bedienungszeitraum, Bestellfristen meist Vortag, Bündelung von Fahrtwünschen in einer Tour	vollflexibel, tlw. keine festen Zeiträume, aber abhängig von Verfügbarkeit
Abstimmung mit übrigen ÖPNV	stark ausgeprägt durch Genehmigungssystem, tlw. auch durch Kooperation mit Verkehrsunternehmen	Vermeiden zeitnaher Parallelfahrten ^{b)}	kein Abstimmungszwang, abhängig von Betreiber	
Kundenkreis	Öffentlichkeit allgemein	Öffentlichkeit allgemein	beschränkter Nutzerkreis, z. B. für Senioren/ Mob.-Behinderte	abhängig von lokaler Ausgestaltung, i. d. R. beschränkt
Fahrzeuggröße ^{a)}	8	max. 8	max. 8	meist 3-4
Fahrzeugstandard	Barrierefreiheit	keine formalen Vorgaben	keine formalen Vorgaben	unveränderte Privat-Pkw
Tarif	fester Tarif als Teil der Genehmigung	Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten oder Tarif als Teil der Genehmigung	Spenden/Beitrag zu Betriebskosten	

Erläuterungen:

- a) Fahrgastplätze ohne Fahrer
- b) Häufig wird Beförderung von Personen mit Behinderung auch parallel zu bestehendem ÖPNV durchgeführt.
- c) Soziale Bürgerfahrdienste können auch durch Vereine betrieben werden, die für die Nutzung eine Mitgliedschaft voraussetzen. Diese Variante bleibt in unserem Leitfaden außer Betracht, weil es sich hierbei nicht mehr um ein öffentlich nutzbares Angebot handelt.
- d) In begrenztem Umfang sind flexible Elemente möglich.

¹³ https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf.

4.3 Alternative Angebotsformen

Alternative Angebotsformen zeichnen sich dadurch aus, dass der Fahrgast sowohl die Rolle des Mitfahrers als auch des Selbstfahrers einnehmen kann bzw. muss. Dieses ist ein wesentliches Abgrenzungsmerkmal zum klassischen Linienverkehr und den flexiblen Bedienungsformen.

Angebotsformen, bei denen der Fahrgast als Mitfahrer/in fungiert, werden von privaten Anbietern in Form von Ridesharingangeboten. Bei Car- und Bikesharing-Angeboten nimmt der Fahrgast die Rolle des Selbstfahrers/in ein und nutzt den Pkw bzw. das Fahrrad als Verkehrsmittel.

In ländlichen Räumen lassen sich i.d.R. nur stationsgebundene Angebote finden. Es ist davon auszugehen, dass Free-Floating-Angebote (Carsharing) auch in den nächsten Jahren vorrangig in Großstädten verfügbar sein werden.

5. Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme

Zur Grundlagenermittlung bezüglich der bestehenden Linienverkehre im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis wurden die vorliegenden Nahverkehrspläne 2014 der beiden Landkreise sowie die Erreichbarkeitsstudie 2019 des Regionalverbandes Ostwürttemberg betrachtet und hinsichtlich bestehender und drohender Erschließungslücken ausgewertet. Die Ergebnisse sind, beginnend mit dem Landkreis Heidenheim, nachfolgend dargestellt. Anschließend bietet das Kapitel 5.2 einen Überblick über alle bestehenden und geplanten flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis.

5.1 Linienverkehre im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Landkreis Heidenheim

Die **Brenzbahn** kann als das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung im Landkreis Heidenheim bezeichnet werden. Diese verbindet in Nord-Süd-Richtung das Mittelzentrum Heidenheim mit dem Oberzentrum Ulm. Die Brenzbahn ist die einzige, regelmäßig bediente Schienenstrecke im Landkreis Heidenheim, welche in einem 1h-Takt, mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten, täglich verkehrt. Dabei werden die Bahnhalte Herbrechtingen, Giengen (Brenz), Hermaringen, Sontheim-Brenz und Niederstotzingen bedient. Herbrechtingen, Hermaringen, Sontheim-Brenz und Niederstotzingen werden mindestens stündlich angefahren. Die Bahnhöfe Heidenheim und Giengen (Brenz) werden durch Interregio-Express (IRE) Regionalexpress (RE) und Regionalebahn (RB) bedient. Die Haltestellen Heidenheim Voithwerk, Heidenheim Mergelstetten und Bergenweiler sind Haltestellen, an denen einzelne Züge stoppen. Die durchschnittliche Fahrzeit zwischen Heidenheim und Ulm liegt bei 47 Minuten, wobei der IRE nur rund 32 Minuten Fahrzeit benötigt. Am Hauptbahnhof in Ulm besteht Anschluss an den Fernverkehr der Deutschen Bahn (ICE Stuttgart-München). Zudem besteht am Hauptbahnhof Aalen Anschluss an einen Intercity (IC) (Karlsruhe-Nürnberg).

Neben der Brenzbahn verfügt die Stadt Heidenheim bzw. der Landkreis über neun **Stadtbus-** und 26 **Regionalbuslinien (Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim)**¹⁴. Die Stadtbuslinien in der Stadt Heidenheim verkehren im 30 bzw. 60-Minuten Takt mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. Durch die Stadtbuslinien wird der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr von Montag bis Freitag (Samstag) im Zeitraum von 06.00-22 bzw. 23.00 Uhr ausreichend sichergestellt. Ergänzt werden die Stadtbuslinien durch die Nachtbuslinien 1, 4 und 6.

Dem Regionallinienbusnetz kann an Schultagen und in den Hauptverkehrszeiten eine gute und dichte Bedienung bzw. Abdeckung bescheinigt werden. In den Normalverkehrszeiten (05.00-06.00 Uhr, 08.00-16.00 Uhr und 18.00-20.00 Uhr) sind jedoch Erschließungslücken zu erkennen. Dieses trifft vor allem auf die Zeitbereiche 08.00-12.00 Uhr und nach 20.00 Uhr zu. Gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung ist der Zeitbereich von 08.00-12.00 Uhr elementar, da zu diesen Zeiten viele Erledigungen wie Einkäufe, Arztbesuche u.a. getätigt werden.

¹⁴ NahverkehrsBeratung Südwest, Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Heidenheim, 2014, Karlsruhe.

Eine unzureichende ÖPNV-Erreichbarkeit stellt für die betroffenen Personen- und Altersgruppen einen großen Einschnitt bezüglich der Daseinsvorsorge dar. Neben dem Zeitbereich 08.00-12.00 Uhr sind einige Gemeinden im Landkreis Heidenheim nach 20 Uhr nicht mehr mit dem Bus zu erreichen. Dieses trifft vor allem auf die Gemeinden bzw. Gemeindegebiete Dischingen, Gerstetten, Steinheim, Giengen und Herbrechtingen. Dieser Zeitbereich ist vor allem für jüngere Altersgruppen von hoher Bedeutung.

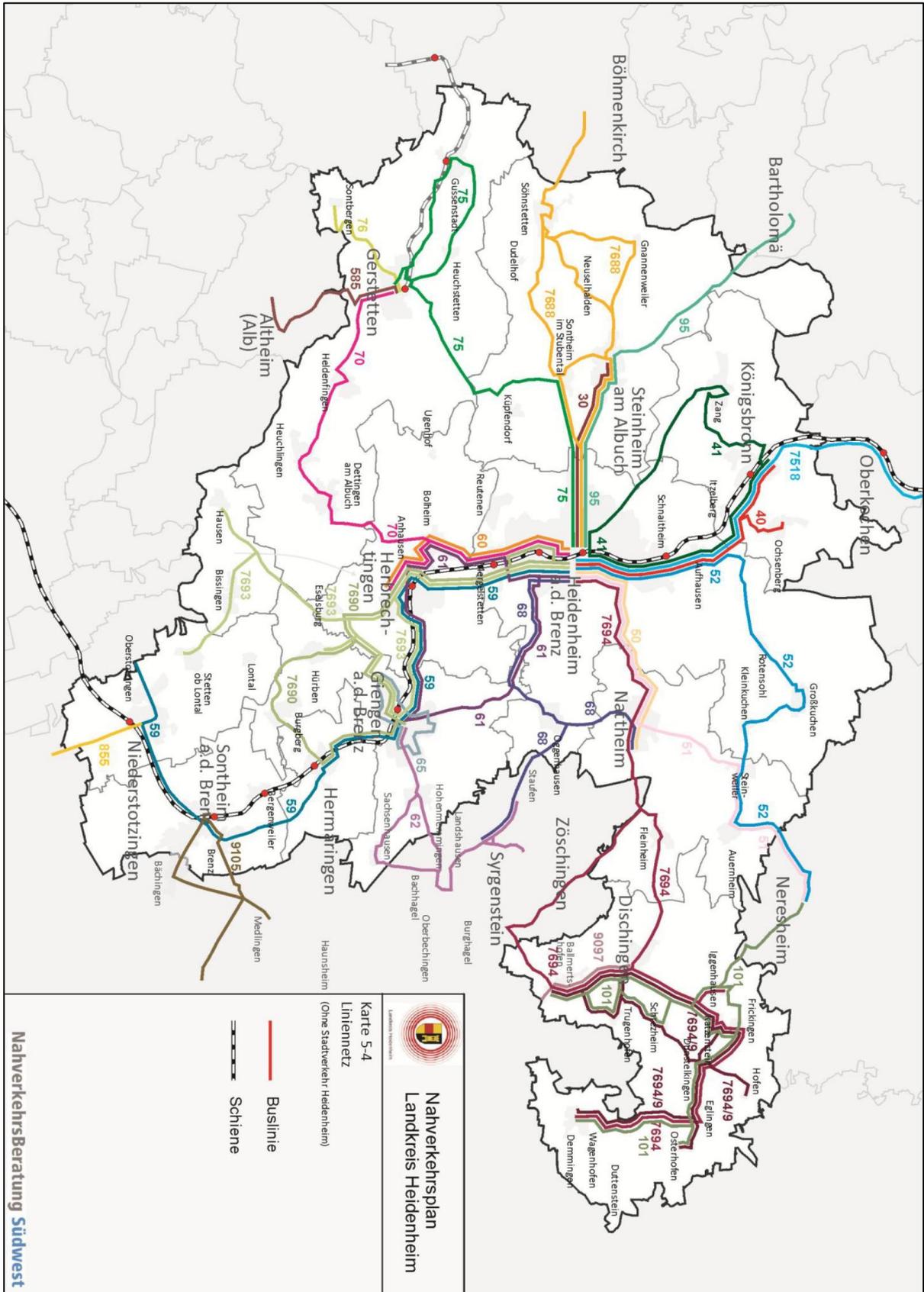


Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim

Es lässt sich ableiten, dass der Buslinienverkehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist wodurch die Hauptverkehrszeiten ausreichend abgedeckt sind. Erschließungslücken treten vor allem in den Normalverkehrszeiten und den Abendstunden auf. Diese sind an den Wochenendtagen Samstag und Sonntag noch stärker ausgeprägt. Zur Überwindung bzw. Schließung dieser Lücken zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage ist ein verstärkter Einsatz von flexiblen Bedienungsformen anzustreben.

Eine weitere wichtige Möglichkeit zur Reduzierung der Erschließungslücken, ist die Abstimmung bzw. Verknüpfung unterschiedlicher oder gleicher Verkehrssysteme miteinander. An dieser Stelle geht es vor allem um die Verknüpfung der Verkehrsträger **Bahn und Bus** bzw. **Bus und Bus** miteinander. Ein gut ausgebauter und vor allem vernetzter öffentlicher Verkehr ist Rückgrat einer nachhaltigen und altersgerechten Mobilität. Dabei hängt die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr nur primär von den Fahrplänen und Routenverläufen ab, vielmehr muss die gesamte Wegekette von Start bis Ziel funktionieren. Verkehrsmittel ohne gute Schnittstellenangebote können dadurch an Bedeutung verlieren.

Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus funktioniert im Landkreis Heidenheim i.d.R. nur richtungsbezogen. Anschlüsse in beide Richtungen sind im Stadtgebiet von Heidenheim möglich, da dort die Bahnen in beide Richtungen verkehren. Zur Beschreibung der Umstiegs- bzw. Zugangsqualität können vier Klassen unterschieden werden:

- direkter Anschluss (<= 5 Minuten Wartezeit)
- komfortabler Anschluss (<= 15 Minuten Wartezeit)
- Anti-Anschluss (Bus und Zug verfehlen sich um bis zu 5 Minuten)
- kein Anschluss

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Anteil der Anschlüsse bis maximal 15 Minuten Wartezeit an der Gesamtzahl der Busfahrten an Schul- und Ferientagen, Samstagen, Sonntagen und des gesamten Jahres (NVP Nahverkehrsplan 2014).

Tab. 3: Anschlussqualität an Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten¹⁵

Umsteigepunkt	Richtung	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	im Jahr
Königsbronn	Aalen	23 %	28 %	13 %	25 %	23 %
Heidenheim	Aalen	41 %	41 %	43 %	73 %	42 %
Heidenheim	Ulm	46 %	45 %	41 %	65 %	46 %
Herbrechtingen	Ulm	33 %	30 %	32 %	50 %	33 %
Giengen	Heidenheim	50 %	47 %	45 %	-	49 %
Giengen	Ulm	49 %	46 %	47 %	-	48 %
Alle	Alle	47 %	45 %	42 %	63 %	46 %

¹⁵ NahverkehrsBeratung Südwest, Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Heidenheim, 2014, Karlsruhe.

Die Tabelle 3 aus dem NVP 2014 zeigt, dass nur wenige Verbindungen zwischen Bus und Bahn bestehen. Besonders deutlich trifft dieses auf Königsbronn und Herbrechtingen zu. Dieses ist zum großen Teil auf die Taktung der Regionalbuslinien zurückzuführen, da diese nur sehr geringfügig vertaktet sind und somit keine Anschlüsse zulassen.

Die Verknüpfung zwischen Bus und Bus kann für die Stadt Heidenheim als sehr gut bewertet werden. Im Landkreis Heidenheim sind beinahe alle Buslinien auf die Stadt Heidenheim ausgerichtet, so dass die Umstiege bzw. Anschlüssen vor allem dort bestehen (**Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim**). Die Verknüpfung der Stadt- und Regionalbuslinien hingegen ist unzureichend. Dieses ist auch hier auf die nicht vertakteten Regionalbuslinien zurückzuführen. Somit bestehen keine optimalen Anschlüsse auf die Stadtbuslinien. Diesbezüglich schreibt das Landratsamt Heidenheim, im Rahmen der Linienbündelung, Verbesserungsmaßnahmen aus.

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 Stadtbusliniennetz mit einem beinahe flächendeckenden 30-Minuten Takt und Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten
- die Regionalbuslinien gewährleisten in einem 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 die 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

Ostalbkreis

Der Ostalbkreis verfügt über vier Schienenstrecken: **Remsbahn**, **Obere Jagstbahn**, **Riesbahn** und **Brenzbahn**. Die Züge verkehren als IRE, RE und RB und bedienen die Haltestellen im Ostalbkreis in einem dichten Takt von Montag bis Freitag. An den Wochenenden liegen Einschränkungen vor. Die Bedienung erfolgt i.d.R. mindestens stündlich, wobei einige Abschnitte der Oberen Jagstbahn und der Riesbahn im 2-h Takt bedient werden. Der regionale Schienenverkehr verbindet den Ostalbkreis mit dem Oberzentrum Stuttgart, Crailsheim, Ulm und Nördlingen. Zudem verfügt der Ostalbkreis über einen Anschluss an das überregionale bzw. übergeordnete Netz. Der IC-Linie bedient die Halte Schwäbisch Gmünd, Aalen und Ellwangen und stellt dadurch die Anbindung nach Karlsruhe bzw. Nürnberg her.

Das (Stadt-) **Bus-Angebot (Abb. 5: Buslinien- und Schienennetz Ostalbkreis)**¹⁶ in den Städten Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen kann als dichtes und engmaschiges Bus-Angebot beschrieben werden, dass durch eine gute Bedienung in den Hauptverkehrszeiten an Schultagen überzeugt. Dieses betrifft vor allem die Zeitbereiche von 06.00-08.00 Uhr 16.00-18.00 Uhr. An Ferientagen und an den Wochenenden sind viele Wohnorte nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Dies trifft vor allem den Raum Ellwangen.

Neben dem Stadtbusnetz verfügt der Ostalbkreis über ein **Regionalbusnetz**, welches über Quer- und Tangentialverbindungen von den Randzonen der Mittelbereiche Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen Verbindungen zu weiteren Mittelzentren gewährleistet. Auch hier werden die Hauptverkehrszeiten gut abgedeckt. In der vormittäglichen Normalverkehrszeit, bis etwa 12.00 Uhr, ist das ÖPNV-Angebot auf vielen Relationen stark eingeschränkt. Somit ist auch hier, ähnlich wie im Landkreis Heidenheim, der für ältere Personengruppen relevante Zeitbereich unzureichend erschlossen. Mit Neuler, Kirchheim a.R. und Tannhausen sind einige Gemeinde-Hauptorte ohne Angebot am Vormittag. Ein ähnliches Muster lässt sich auch für die mittägliche- bzw. nachmittägliche Normalverkehrszeit erkennen. Kleinere Siedlungen werden kaum oder gar nicht bedient. Betroffen sind das nördliche und östliche Kreisgebiet sowie Gschwend und Bartholomä. Am Abend sind bereits einige Gemeindegebiete nicht mehr mit dem ÖPNV zu erreichen. Nach 20.00 Uhr verschlechtert sich die Erschließung weiter, so dass viele Gemeinden nicht mehr angebunden sind. Dieses trifft vor allem die Gemeinden Adelmansfelden, Bartholomä, Ellenberg, Kirchheim a.R., Neuler, Rosenberg, Stöttlen, Unterschneidheim und Wört, dazu Gemeindegebiete in Abtsgmünd, Ellwangen, Lauchheim, Lorch, Neresheim, Rainau, Riesbürg und Westhausen. An den Wochenenden werden lediglich 31 bzw. 16 der insgesamt 71 Regionalbuslinien bedient¹⁷. Nur wenige der Regionalbuslinien halten an den Wochenenden eine Abendbedienung vor.

¹⁶ NahverkehrsBeratung Südwest, Nahverkehrsplan 2014 für den Ostalbkreis Heidenheim, 2014, Karlsruhe.

¹⁷ Vgl. ebd., 68.

Vergleichend zum Landkreis Heidenheim erfolgen Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus i.d.R. nur richtungsbezogen. An den Bahnhöfen Aalen, Bopfingen und Lorch verkehren die Züge gleichzeitig in mehrere Richtungen, so dass Anschlüsse in beide Richtungen möglich sind. Anschlüsse können vor allem im morgendlichen Berufsverkehr hergestellt werden.

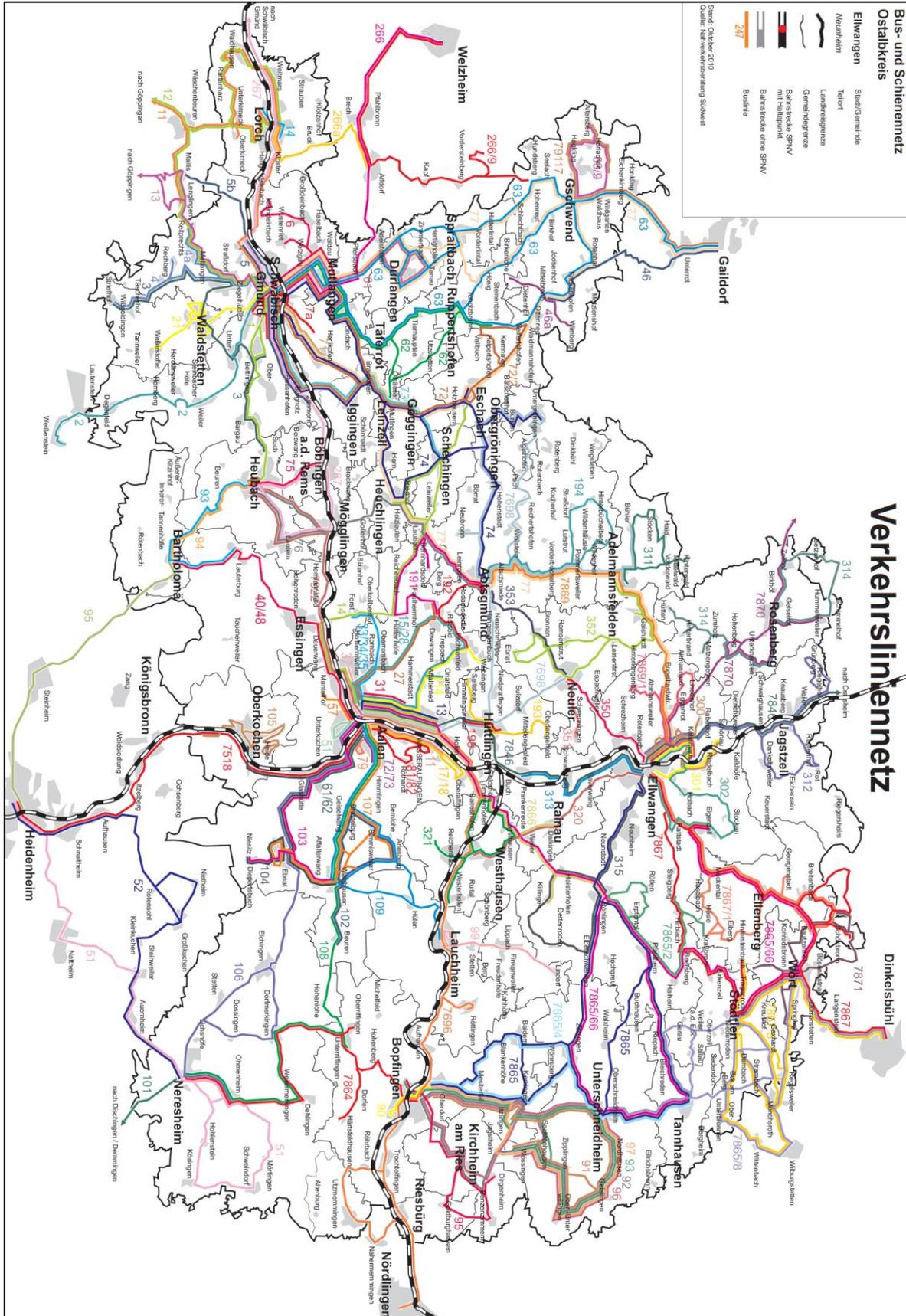


Abb. 5: Buslinien- und Schienennetz Ostalbkreis

Im Ostalbkreis bestehen zahlreiche Verknüpfungen zwischen Buslinien, wobei die meisten Verknüpfungen auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Dieses trifft vor allem auf den Raum Ellwangen zu, wo Ortlinien die Feinerschließung übernehmen und die örtlichen Schulen anbinden.

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
- ab August 2020 wird kreisweit das sogenannte „1-Euro-Ticket“ an den Wochenenden im Busverkehr eingeführt

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

- als Flächenlandkreis hat der Ostalbkreis große Herausforderungen für eine flächendeckende ÖPNV-Abdeckung durch die Linienverkehre von Bus und Bahn
- bessere Taktverdichtung bei fehlerhafter Bedienungsqualität auf der Remsschiene seit dem Betreiberwechsel
- das Bedienungsangebot ist auf den meisten Nebenachsen, vor allem außerhalb des Schülerverkehrs, unzureichend
- somit werden teilweise gesamte Gemeindegebiete in den Abendstunden, an Ferientagen und den Wochenenden nicht durch den ÖPNV erschlossen
- folglich sind die wichtigen Zeitbereiche 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, die Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schülerverkehr und schlechte Taktungen bestehen nur wenige systematische Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn

5.2 ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Aufgrund einer verbesserungsbedürftigen Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegen in vielen Gemeindegebieten bzw. Gemeinden in beiden Landkreisen Erschließungsdefizite vor. Für die Region Ostwürttemberg wurden die Erreichbarkeiten u.a. durch den öffentlichen Personennahverkehr für die Bereiche Medizinische Versorgung, Bildungswesen, Nahversorgung und Zentrale Orte analysiert¹⁸ (**Tab. 4: Analyse Erreichbarkeiten**). Die Erreichbarkeiten beim ÖPNV wurden operationalisiert als kürzeste Gesamtreisezeit inklusive Hinfahrt, einem mindestens einstündigen Aufenthalt und Rückfahrt.

Tab. 4: Analyse Erreichbarkeiten

Medizinische Versorgung	Bildungswesen	Nahversorgung	Zentrale Orte, Sonstiges
Krankenhäuser	Gymnasien	Vollsortimenter	Mittel- und Unterzentren
Hausärzte	Berufsschulen	Lebensmittelgeschäfte	SPNV-Haltestellen
Physiotherapeuten	Grundschulen	Bäckereien	Friedhöfe
Apotheken	Weiterführende Schulen	Metzgereien	Friseure

In **Anlage 1 „Abbildungen Erreichbarkeiten in Ostwürttemberg“** sind die Erschließungslücken in beiden Landkreisen entsprechend rot markiert.

Die Berechnung der gesamten ÖV-Reisezeiten setzt sich aus der Gehzeit zur Ersteinstiegshaltestelle, einer angenommenen Wartezeit an der Ersteinstiegshaltestelle und der fahrplangenaue Fahrzeit einschließlich ggf. erforderlicher Umsteigezeiten zur Endhaltestelle sowie die Gehzeit von der Endhaltestelle zum Zielort zusammen.

Die Erreichbarkeit von *Hausärzten* mit dem ÖPNV ist aus den äußeren Gemeindegebieten bzw. Gemeinden Adelmansfelden, Gerstetten, Gschwend, Herbrechtingen (Süd), Niederstotzingen, Rosenberg und Tannhausen besonders kritisch zu sehen. In diesen Bereich beträgt die Gesamt-reisezeit mit dem ÖPNV mit einem mindestens einstündigen Aufenthalt beim Hausarzt beinahe flächendeckend ca. 180 Min.

Auch für die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen bzw. *Gymnasien* liegen Erreichbarkeitsdefizite für Herbrechtingen Gerstetten, Gschwend, Herbrechtingen (Süd) und Niederstotzingen vor. Zudem ist die Erreichbarkeit aus den Gemeinden Dischingen, Kirchheim a.R., Riesbürg, Sontheim an der Brenz und Unterschneidheim kritisch zu sehen. Die Reisezeit liegt in diesen Gemeindegebieten bzw. Gemeinden beinahe durchgängig bei über 50 Minuten. Es lässt sich ein

¹⁸ Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.

deutliches Zentrum-Peripherie-Gefälle erkennen, sodass die Randlagen besonders stark betroffen sind.

Im Durchschnitt benötigen Bewohnerinnen und Bewohner bei einem einstündigen Einkauf am Vormittag etwas weniger als 40 Minuten für die An- und Abreise mit dem ÖPNV. Erreichbarkeitsdefizite bezüglich der Erreichbarkeit von *Lebensmittelgeschäften* treten in den am Rand gelegenen Ortsteilen der Gemeinden Abtsgmünd, Bopfingen, Dischingen, Gschwend, Herbrechtingen (Süd), Jagstzell, Riesbürg und Rosenberg auf. Aus diesen äußeren Gemeindegebieten beträgt die ÖPNV-Erreichbarkeit bis über 60 Min je Richtung. Aber auch in peripheren Siedlungsgebieten der Städte Aalen und Heidenheim sind Auffälligkeiten bezüglich der ÖPNV-Erreichbarkeit zu erkennen. Diese liegt in einigen Bereichen bei etwa 35-45 Min je Hin- oder Rückfahrt. Diese Erreichbarkeitsverhältnisse können somit als unterdurchschnittlich bewertet werden.

Für das Erreichen von höheren Zentralen Orten mit dem ÖPNV ist die Streuung der Erreichbarkeitswerte naturgemäß größer als mit Pkw. An Werktagen beträgt die durchschnittliche Gesamtreisezeit (Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV plus Aufenthalt vor Ort) in Ostwürttemberg ca. 118 Minuten, an Wochenenden 133 Minuten und an Sonntagen sogar 159 Minuten. Unterdurchschnittliche Erreichbarkeitsverhältnisse liegen für die folgenden Gemeinden vor: Abtsgmünd, Bartholomä, Dischingen, Gschwend, Herbrechtingen (Süd), Jagstzell, Niederstotzingen, Rosenberg, Tannhausen, Waldstetten und Westhausen. Die Gesamtreisezeit mit dem ÖPNV mit einem mindestens einstündigen (1h) Aufenthalt liegt in diesen Bereichen beinahe durchgängig bei ca. 180 Min.

Zwischenfazit

Mit dem aus den Fahrplandaten 2018 aufbereiteten ÖV-Netzmodell lassen sich mit dem Erreichbarkeitsmodell deutliche ÖV-Erreichbarkeitsunterschiede bestimmen. Die ÖPNV-Gesamterreichbarkeit in Ostwürttemberg entspricht dem Siedlungsmuster und den Verkehrsachsen. Abseits der dicht besiedelten Zentren stellt sich die Bedienung mit dem klassischen ÖPNV teilweise als schwierig heraus. Das bedeutet, dass vor allem peripher liegende Gemeinden ÖV-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. Dieses sind im Ostalbkreis vor allem: Adelmansfelden, Bopfingen, Gschwend, Neuler, Neresheim, Riesbürg, Rosenberg und Unterschneidheim. Im Landkreis Heidenheim sind es die Gemeinden Dischingen, Gerstetten, Herbrechtingen, Nattheim und Niederstotzingen.

Für viele dezentrale Gemeindegebiete liegt eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit vor. In den dünn besiedelten, peripheren Gemeinden und Siedlungsgebieten ist die Bedienung mit dem herkömmlichen ÖPNV daher als problematisch zu sehen. In diesen Bereichen muss das bestehende ÖPNV-Linienangebot um alternative Mobilitätsangebote und/oder flexible Bedienungsformen ergänzt werden. Nur so kann die Daseinsvorsorge in den betroffenen Gemeinden

und Gemeindegebieten sichergestellt werden. Mit welchen alternativen bzw. flexiblen Bedienungsformen bereits versucht wird, die Erschließungslücken zu überbrücken, wird in Kap. 5.3 beleuchtet.

Die nachfolgende **Tab. 5: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis** fasst die Erkenntnisse bezüglich der ÖPNV-Erreichbarkeit in Ostwürttemberg nochmals zusammen.

Tab. 5: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis¹⁹

Landkreis Heidenheim		
Gemeinde	Durchschnittsalter in Jahre	Anstieg des Durchschnittsalters bis 2035
<i>Dischingen</i>	43 - 44	bis zu 3 Jahre
<i>Gerstetten</i>	43 - 44	bis zu 3 Jahre
<i>Herbrechtingen</i>	44 - 45	bis zu 3 Jahre
<i>Nattheim</i>	43 - 44	bis zu 3 Jahre
<i>Niederstotzingen</i>	43 - 44	3 bis 5 Jahre
Ostalbkreis		
Gemeinde	Durchschnittsalter in Jahre	Anstieg des Durchschnittsalters bis 2035
<i>Abtsgmünd</i>	42 - 43	3 bis 5 Jahre
<i>Adelmannsfelden</i>	41 - 42	3 bis 5 Jahre
<i>Bopfingen</i>	42 - 43	3 bis 5 Jahre
<i>Gschwend</i>	44 - 45	> 5 Jahre
<i>Neuler</i>	< 41	> 5 Jahre
<i>Neresheim</i>	42 - 43	3 bis 5 Jahre
<i>Rainau</i>	< 41	> 5 Jahre
<i>Riesbürg</i>	42 - 43	3 bis 5 Jahre
<i>Rosenberg</i>	42 - 43	3 bis 5 Jahre
<i>Unterschneidheim</i>	< 41	> 5 Jahre

Tab. 5: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis und **Abb. 6: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis** zeigen 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.

¹⁹ Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.

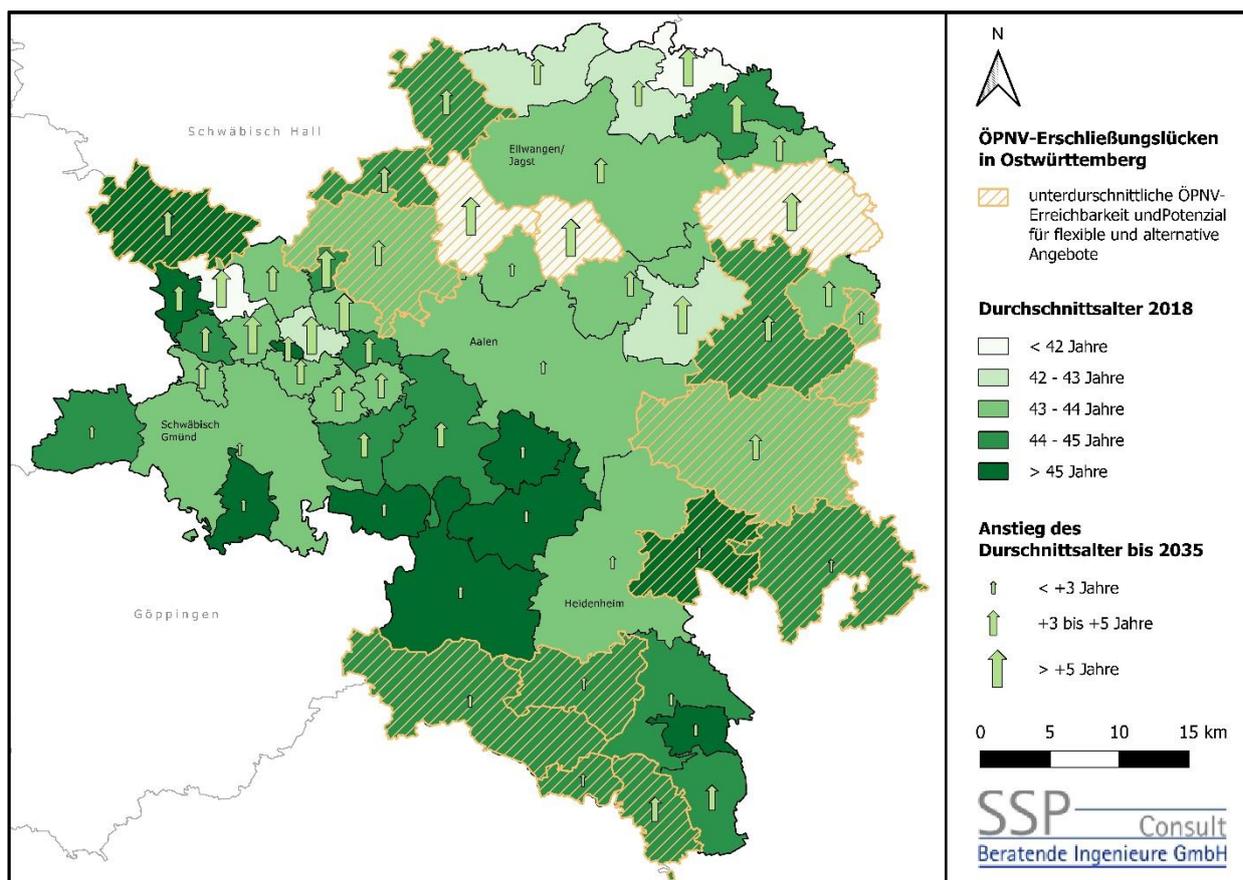


Abb. 6: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Zusätzlich wurden die Altersstrukturen in den jeweiligen Gemeinden betrachtet. Gemeinden, in denen das Durchschnittsalter in den kommenden Jahren stark ansteigen wird, sind heutzutage stärker von der unterdurchschnittlichen ÖPNV-Bedienung betroffen. Dieses trifft vor allem auf die Gemeinde Herbrechtingen im Landkreis Heidenheim und die Gemeinde Gschwend im Ostalbkreis zu. In diesen Gemeinden wird das Durchschnittsalter bis zum Jahr 2035 von +3 bis +5 bzw. mehr als 5 Jahre ansteigen. Bei Personengruppen, die altersbedingt aber auch aus anderen Gründen keinen Zugang (mehr) zu einem Pkw haben, könnte die Daseinsvorsorge somit schwieriger gewährleistet werden. Generell lässt sich sagen, dass die Gemeinden im Landkreis Heidenheim ein höheres Durchschnittsalter aufweisen als die Gemeinden im Ostalbkreis. Dieses bedeutet aber auch, dass das Durchschnittsalter in den Gemeinden im Ostalbkreis bis 2035 stärker ansteigen wird als im Landkreis Heidenheim.

In **Anlage 2 „Abbildung ÖPNV-Erschließungslücken in Ostwürttemberg“** lässt sich eine detaillierte, tabellarische Zusammenfassung der Erschließungslücken für alle Gemeinden in Ostwürttemberg finden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass in Anlage 2 die existierenden flexiblen Bedienungsformen sowie alternativen Mobilitätsangebote bereits berücksichtigt wurden. Auf dieser Basis wurde der entsprechende Handlungsbedarf für die jeweilige Gemeinde abgeschätzt.

Welche flexiblen Bedienungsformen die Landkreise bzw. Gemeinden umsetzen, um die Daseinsvorsorge auch zukünftig ausreichend sicherzustellen, zeigt das nachfolgende Kapitel.

5.3 Flexible Bedienungsformen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Wie bereits in Kap. 4.2 erläutert, werden flexible Bedienungsformen in Form und Struktur unterschiedlich durchgeführt. Diese reichen vom Bedarfslinienverkehr bis hin zum Flächenbetrieb. Im Rahmen der vorliegenden Studie, wurde die von KOMOBIL2035 zur Verfügung gestellte Liste mit Fahrdiensten erweitert und fortgeschrieben. Die Liste mit den Fahrdiensten für die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis lässt sich in **Anlage 3 „Abbildungen flexible Bedienungsformen“** finden.

Aus der Recherche geht hervor, dass in beinahe allen Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis flexible Bedienungsformen bestehen bzw. durchgeführt werden. Lediglich für die Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Neuler, Nattheim, Obergröningen, Oberkochen, Riesbürg und Wört konnten für den gegenwärtigen Zeitpunkt (04/2020) keine flexiblen Bedienungsformen ermittelt werden.

Zudem existieren in den nachfolgenden vier Gemeinden ebenfalls keine flexiblen Bedienungsformen: Herbrechtingen²⁰, Niederstotzingen²¹, Stöttlen²² und Leinzell²³. In allen vier Gemeinden laufen jedoch Planungen zur Einführung flexibler Angebote (s.u.).

Die genannten Gemeinden machen mit ca. 55.900 Einwohnern rund 12,5 % der Gesamtbevölkerung der Region Ostwürttemberg aus (**Abb. 7: Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen und Anteil an der Gesamteinwohnerzahl**). Dieses bedeutet, dass rund 12,5 % der Bevölkerung in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis keinen Zugang zu flexiblen Bedienungsformen haben.

²⁰https://www.hz.de/meinort/herbrechtingen/mobilitaet-gibt-es-in-herbrechtingen-bald-einen-ruf-bus_-42040111.html

²¹<https://www.hz.de/meinort/niederstotzingen/stadtentwicklungskonzept-fuer-niederstotzingen-steht-in-den-startloechern-31344784.html>

²²https://www.schwaebische.de/landkreis/ostalbkreis/stoedtlen_artikel,-st%C3%B6dtlen-will-ein-b%C3%BCrgerrufauto-einf%C3%BChren-_arid,11121358.html

²³[https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish\[id\]=888732&publish\[start\]=](https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish[id]=888732&publish[start]=)

Dabei entfallen rund 5,3 Prozent auf den Landkreis Heidenheim (Gemeinden Herbrechtingen, Nattheim und Niederstötzingen, 23.800 Einwohner) und 7,2 Prozent auf die Gemeinden des Ostalbkreises (ca. 32.000 Einwohner). An dieser Stelle muss berücksichtigt werden, dass bei dieser Betrachtung davon ausgegangen wurde, dass Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen auch keinen Zugang zu solchen haben. Dieser Ansatz lässt sich aber nicht vollkommen in die Praxis übertragen, da davon auszugehen ist, dass auch die Einwohner aus Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen solche nutzen, da sie eventuell auf Bedienungsformen aus anderen Gemeinden zurückgreifen. Diese Effekte konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht ermittelt bzw. berücksichtigt werden.

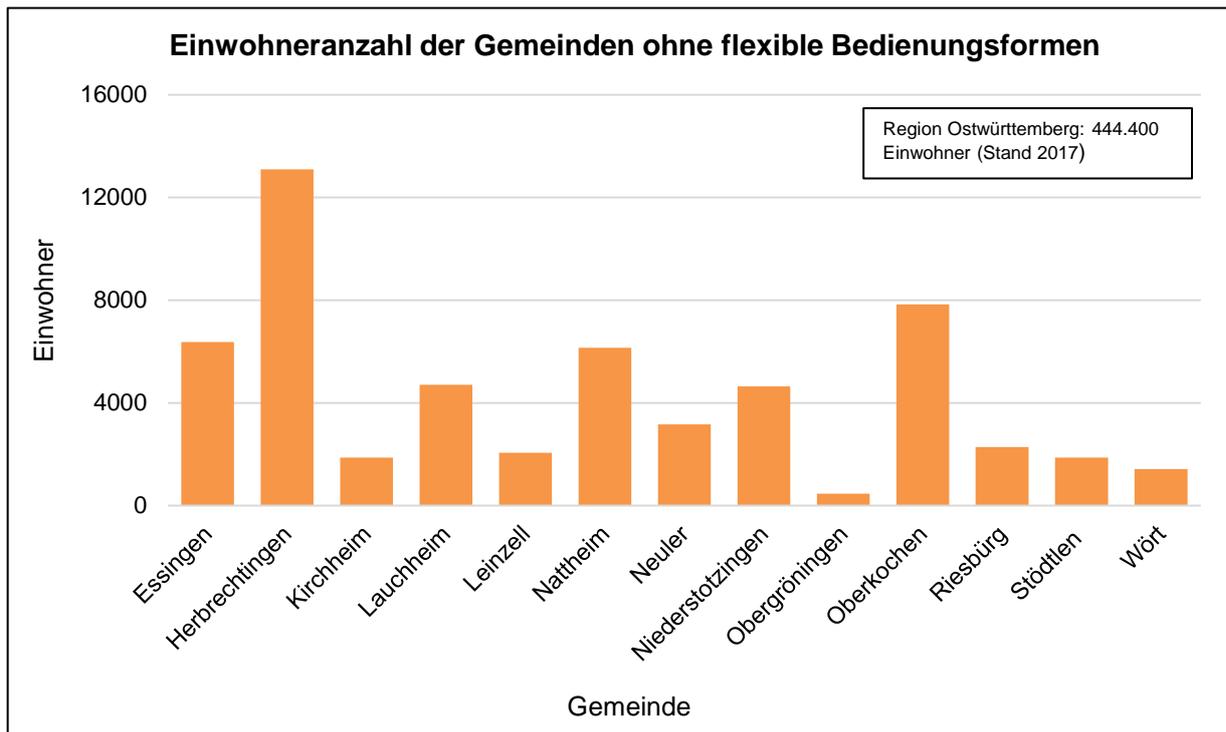


Abb. 7: Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen und Anteil an der Gesamteinwohnerzahl

Insgesamt existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt in rund 25 % der Gemeinden der Region Ostwürttemberg keine flexiblen Bedienungsformen. Im Landkreis Heidenheim trifft dieses somit auf 27 % der Gemeinden und im Ostalbkreis auf ca. 24 % der Gemeinden zu.

Dieses ist vor allem in Gemeinden mit einem hohen Anteil an Menschen, welche 65 Jahre oder älter sind, problematisch. Der Anteil der Personen in Ostwürttemberg, die 65 Jahre oder älter sind, liegt bei ca. 21 %.²⁴ Bis auf die Gemeinden Oberkochen (23,3 %) und Leinzell (23,1 %) liegt der Anteil der Altersgruppe 65+ in allen Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen unter dem ostwürttembergischen Durchschnitt.

Dieses bedeutet auch, dass in rund 75 % aller Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis flexible Bedienungsformen zur Verfügung stehen. Folglich haben rund 388.400 Einwohner beider Landkreise Zugang zu flexiblen Bedienungsformen.

²⁴ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/010350xx.tab?R=LA>.

Wie bereits angemerkt, sind in den Gemeinden Herbrechtingen, Niederstotzingen, Stöttlen sowie Leinzell flexible Bedienungsformen in Planung, wodurch sich die Anzahl der Bevölkerung mit Zugang zu flexiblen Bedienungsformen auf 410.200 bzw. 92 % erhöhen würde. Dieses ist wichtig, um die Daseinsvorsorge auch langfristig zu sichern.

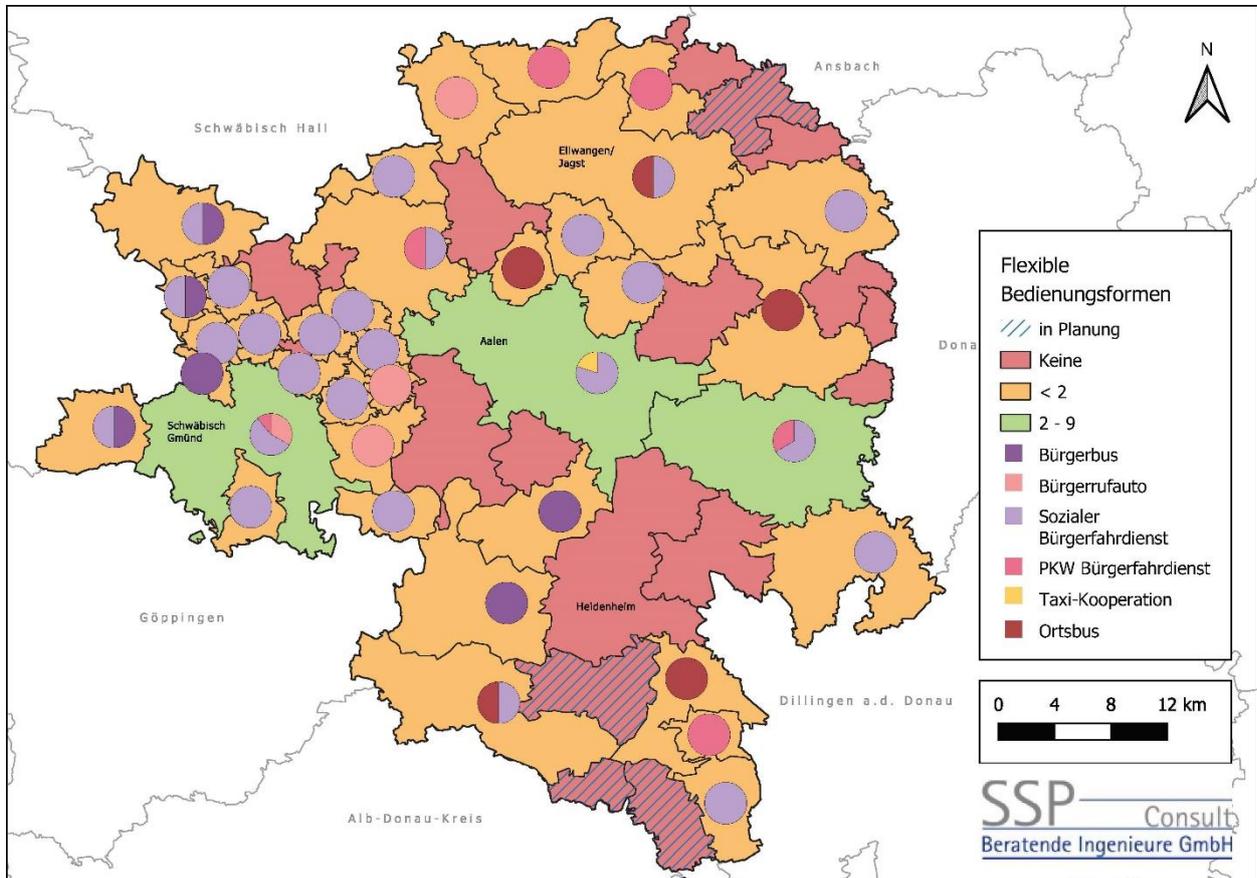


Abb. 8: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg

Flexible Bedienungsformen werden in der Region Ostwürttemberg sowohl engagementbasiert als auch privatwirtschaftlich durchgeführt. **Abb. 8: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg** zeigt die Verteilung der flexiblen Bedienungsformen auf die Gemeinden in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis. Die Auswertungen haben ergeben, dass es sich bei ca. 62 % aller bestehenden flexiblen Bedienungsformen um ehrenamtlich durchgeführte Angebote handelt (vgl. **Anlage 3**). Folglich werden rund 38 % der Angebote privatwirtschaftlich betrieben. Die Verteilung auf die unterschiedlichen Bedienungsformen in den Landkreisen lässt sich **Abb. 9: Flexible Bedienungsformen in Ostwürttemberg** entnehmen.

Es stellt sich dar, dass über 50 % der flexiblen Bedienungsformen den sozialen Bürgerfahrdiensten zuzuschreiben sind. Diese richten sich vorrangig an Senioren und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die Bürgermobile kommen in den Gemeinden

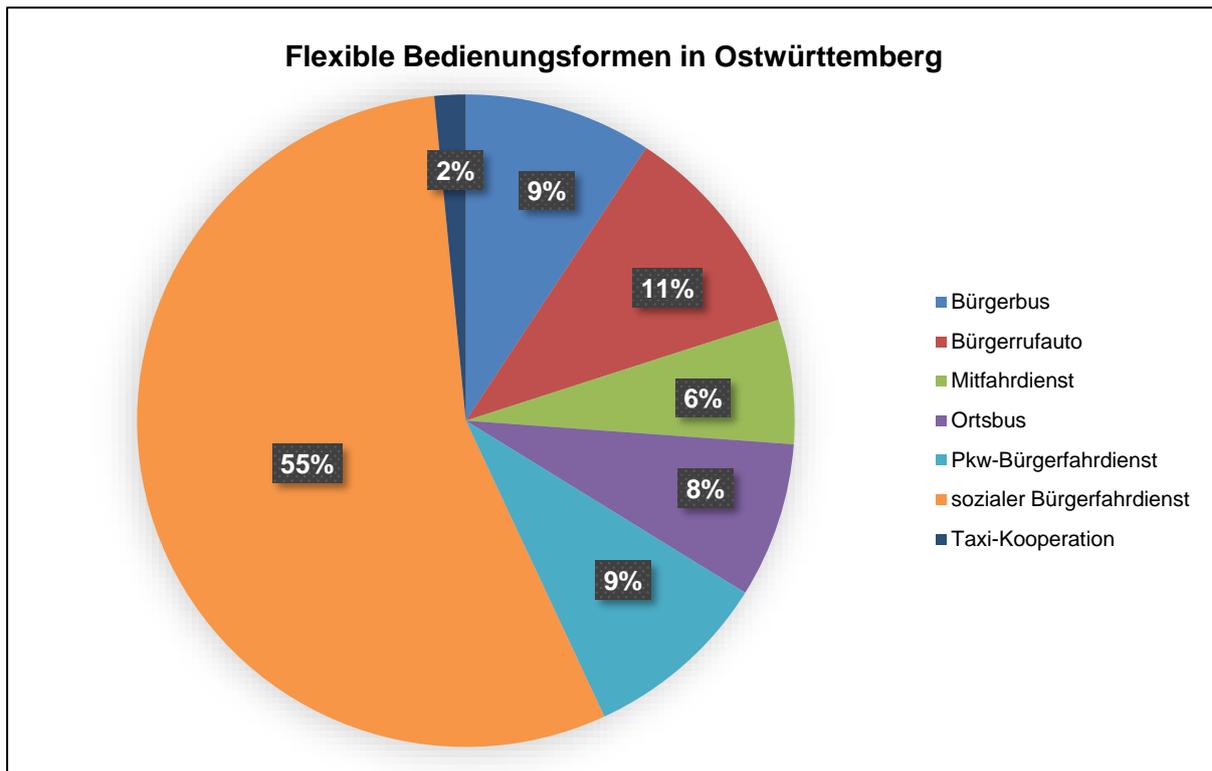


Abb. 9: Flexible Bedienungsformen in Ostwürttemberg

Gschwend, Heubach, Mutlangen, Schwäbisch Gmünd, Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot und Waldstetten zum Einsatz. Die Bürgermobile des DRK verkehren ohne festen Fahrplan und nach Anmeldung über die jeweilige Telefonzentrale. Neben dem DRK bieten auch die AWO, die Johanniter und der Malteser Hilfsdienst Bürgerfahrdienste für Senioren an. Zudem existieren in weiteren Gemeinden wie beispielweise Rainau²⁵, Schechingen, Sontheim etc. ebenfalls soziale Bürgerfahrdienste.

Neben den sozialen Bürgerfahrdiensten stehen in einigen Gemeinden auch Bürgerbusse und Bürgerrufautos zur Verfügung. Auf die Nutzung eines Bürgerbusses kann in den Gemeinden Königsbronn und Steinheim zurückgegriffen werden. Diese verkehren nach festem Fahrplan und mit festen Haltestellen. Beispiele für Bürgerrufautos finden sich in den Gemeinden Heubach, Mögglingen, Rosenberg und Schwäbisch Gmünd. Ähnlich wie Bürgerbusse verkehren auch die meisten Ortsbusse in den Gemeinden mit einem festen Fahrplan. So z. B. der Orts- bzw. Stadtbus Ellwangen. Der Stadtbus Ellwangen verbindet die Wohnsiedlungen mit den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen in Ellwangen. Der Stadtbus verkehrt in neun Linien mit festen Haltestellen und regelmäßigen Abfahrtszeiten. Der Takt ist auf die Nahverkehrszüge der DB ausgerichtet, sodass entsprechende Anschlussmöglichkeiten bestehen. Somit ist der Stadtbus nicht nur für Senioren interessant, sondern auch für Berufspendler/innen und den Schülerverkehr. Weitere Ortsbusse verkehren in den Städten Bopfingen (IPF-Express), Giengen a. d. Brenz und Gemeinden Gerstetten und Hüttlingen.

²⁵ <https://www.rainau.de/index.php?id=412&L=2>.

Ein speziell auf Jugendliche und junge Erwachsene ausgerichtetes Angebot ist die Verkehrssicherheitsaktion „fiftyFifty-Taxi“ im Ostalbkreis. Das fiftyFifty-Taxi fährt nun schon seit dem Jahr 2003 junge Menschen bis 25 Jahre im Ostalbkreis am Wochenende und an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen von 22 Uhr bis 6 Uhr am Folgetag nachts sicher nach Hause. Seitdem wurden weit mehr als 100.000 Fahrten mit dem fiftyFifty-Taxi durchgeführt.

Der Ostalbkreis hat im April 2015 seine erste App fürs „fiftyFifty-Taxi“ entwickeln lassen, welche kostenlos ist und sehr gut angenommen wird. Zum Jahresende 2019 gab es 17.655 Registrierungen von jungen Menschen für die fiftyFifty-Taxi-App. Seit April 2015 wurden mehr als 60.000 Fahrten mit der App durchgeführt. Jedes Wochenende finden ca. 350 fiftyFifty-Taxi-Fahrten im gesamten Ostalbkreis statt. Das Angebot ist nur dank der Unterstützung zahlreicher Aktionspartner und Sponsoren sowie einer beträchtlichen finanziellen Beteiligung des Landkreises und der Taxiunternehmer möglich²⁶. Das Taxi fährt Jugendliche ab einem Betrag von 10 bis 100 € innerhalb des ganzen Ostalbkreises und verringert somit die Erschließungslücken durch den ÖPNV-Linienverkehr in den Schwachverkehrszeiten an den Wochenenden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass im Landkreis Heidenheim sowie im Ostalbkreis nur wenige flexible Bedienungsformen existieren, welche auch für jüngere Personengruppen zugänglich sind. Dieses muss bei zukünftigen Planungen von flexiblen Bedienungsformen stärker berücksichtigt werden. Durch den Einsatz von flexiblen Bedienungsformen wie Bürgerbussen, sozialen Bürgerfahrdiensten und Ortsbussen ist es möglich, Erschließungslücken, und die damit einhergehenden kritischen Zeitbereiche (08.00-12.00 Uhr) für ältere Personengruppen, zu verringern. Wie bereits in *Kap. 5.1* beschrieben, werden in diesem Zeitraum viele Erledigungen wie Arztbesuche und Einkäufe erledigt. Dieses untermauert nochmals die Wichtigkeit von flexiblen Bedienungsformen in Gemeinden zur Sicherstellung der lokalen Daseinsvorsorge.

Wie bereits angemerkt, sind in **Anlage 3** alle flexiblen Bedienungsformen für den Landkreis Heidenheim sowie den Ostalbkreis zusammentragen und werden aus Gründen der Übersichtlichkeit an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt. Nachfolgend wird kurz dargelegt, inwieweit die in den Nahverkehrsplänen ausgewiesenen Bedarfsgemeinden²⁷ bereits flexible Bedienungsformen existieren.

Tab. 6: Flexible Bedienungsformen in Bedarfsgemeinden

Landkreis Heidenheim		
Gemeinde	Bedienungsform	Art des Angebots
<i>Dischingen</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Herbrechtingen</i>	-	_*
<i>Gerstetten</i>	ehrenamtlich und privatwirtschaftlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Ortsbus
<i>Steinheim</i>	ehrenamtlich	Bürgerbus

²⁶ Landratsamt Ostalbkreis, E-Mail vom 21.04.2020.

²⁷ Bedarfsgemeinden sind die Gemeinden, in denen laut Nahverkehrsplan ein Bedarf für flexible Bedienungsformen gesehen wird (vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Heidenheim und Nahverkehrsplan Ostalbkreis, 2014).

Ostalbkreis		
Gemeinde	Bedienungsform	Art der Angebotsform
<i>Gschwend</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Bürgerbus
<i>Eschach</i>	-	_*_*
<i>Lorch</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Bürgerbus
<i>Heubach</i>	ehrenamtlich	Bürgerrufauto
<i>Bartholomä</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Essingen</i>	-	_*_*
<i>Abtsgmünd</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Pkw-Bürgerfahrdienst
<i>Adelmannsfelden</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Rosenberg</i>	ehrenamtlich	Bürgerrufauto
<i>Hüttlingen</i>	privatwirtschaftlich	Ortsbus
<i>Neuler</i>	-	_*_*_*
<i>Rainau</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Jagstzell</i>	ehrenamtlich	Pkw-Bürgerfahrdienst
<i>Ellwangen</i>	ehrenamtlich und privatwirtschaftlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Ortsbus
<i>Wört</i>	-	_*_*
<i>Stödtlen</i>	ehrenamtlich	Bürgerauto*
<i>Tannhausen</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Unterschneidheim</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Lauchheim</i>	-	_*_*
<i>Westhausen</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst
<i>Bopfingen</i>	privatwirtschaftlich	Ortsbus
<i>Neresheim</i>	ehrenamtlich	sozialer Bürgerfahrdienst und Pkw-Bürgerfahrdienst
<i>Kirchheim a.R.</i>	-	_*_*
<i>Riesbürg</i>	-	_*_*_*

* flexibles Bedienungsform in Planung

** keine flexiblen Bedienungsformen

*** keine flexiblen Bedienungsformen zudem unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit²⁸

²⁸ Die Gemeinden Leinzell, Nattheim, Niederstotzingen, Oberkochen und Obergröningen sind in den Nahverkehrsplänen nicht als Bedarfsgebiete- bzw. Gemeinden ausgewiesen und verfügen ebenfalls über keine flexiblen Bedienungsformen.

Es lässt sich konstatieren, dass in beinahe allen Gemeinden, die in den Nahverkehrsplänen als Bedarfsgebiete- bzw. Gemeinden ausgewiesen wurden, flexible Bedienungsformen zur Verfügung stehen. In den Bedarfsgemeinden Herbrechtingen (in Planung), Eschach, Essingen, Neuler, Wört, Lauchheim, Kirchheim a.R. und Riesbürg konnten keine flexiblen Bedienungsformen ermittelt werden. Besonders kritisch ist dieses in den Gemeinden Neuler und Riesbürg zu sehen, da diese Gemeinden durch eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit gekennzeichnet sind. Somit werden die Erschließungslücken in diesen beiden Gemeinden nicht „aufgefangen“ bzw. vermindert. Eine Vielzahl an Gemeinden bietet jedoch Bürgerbeteiligungen an, damit sich die Bewohner zum Austausch und zur Ideenfindung über die Themen Mobilität/ÖPNV austauschen können. Auch die während des Projekts KOMOBIL2035 durchgeführten Informationsveranstaltungen zur Ideenfindung und Unterstützung hinsichtlich der engagementbasierten Mobilitätsangebote wurden gut angenommen.

5.4 Alternative Angebotsformen im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis

Neben dem klassischen Linienverkehr und den flexiblen Bedienungsformen bilden alternativen Angebotsformen die dritte Säule des Mobilitätsbereiches. Diese umfassen u.a. Fahrgemeinschaften, Mitfahrgelegenheiten, Flottensharing sowie mobile Dienstleistungen wie beispielweise mobile Supermärkte und Zustelldienste. Eine Zusammenstellung der alternativen Mobilitätsangebote lässt sich der **Anlage 4 „Abbildungen alternative Mobilitätsangebote“** entnehmen.

Es wird deutlich, dass lokale Carsharing-Angebote wichtige Rolle in Ostwürttemberg einnehmen. Diese sind dabei von Free-Floating-Angeboten, wie sich häufig in urbanen Räumen vorkommen, zu unterscheiden. Die bestehenden Carsharing-Angebote im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis haben i.d.R. einen festen Abhol- und Abgabepplatz. Die Fahrzeuge können somit nicht an beliebigen Unterwegs-Orten abgestellt werden. Als Buchungsplattform kommt Ford Carsharing zum Einsatz. Ford Carsharing arbeitet unter dem Dach des bundesweit agierenden FLINKSTER Verbundes von DB Connect. Die Carsharing-Angebote werden weitestgehend privatwirtschaftlich vom Autohaus Baur in den folgenden Gemeinden umgesetzt: Bartholomä, Ellwangen, Eschach, Göggingen, Gschwend, Heidenheim, Heubach, Iggingen, Jagstzell, Mutlangen, Schechingen, Schwäbisch Gmünd, Spraitbach, Tannhausen und Waldstetten. Ein Angebot in der Gemeinde Gerstetten wurde bereits eingestellt. Als weitere Carsharing-Anbieter wurden die Stadtwerke Aalen, Schwäbisch Gmünd und die Stadtwerke Ulm mit Angeboten in den Gemeinden Herbrechtingen, Hermaringen und Niederstotzingen ermittelt. Somit befinden sich nahezu alle Carsharing-Standorte, ausgenommen Heidenheim, im Ostalbkreis. Folglich sind in vielen Gemeinden im Landkreis Heidenheim keine Carsharing-Angebote verfügbar bzw. sie befinden sich im Aufbau.

Bikesharing-Angebote stehen in Aalen und Schwäbisch Gmünd zur Verfügung und sind auf den städtischen Raum begrenzt. Beide Städte verfügen mit dem RegioRadStuttgart über ein vollautomatisches Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem. Der Betreiber des Angebotes ist DB Connect mit der Plattform Call a Bike. Für die Stadt Heidenheim sowie Landkreis liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Bikesharing- Konzept bzw. Angebot vor.

Neben Car- und Bikesharing-Angeboten existieren in den Städten Aalen und Heidenheim Mitfahrdienste bzw. Mitfahrzentralen, wodurch sich die Fahrten von Berufstätigen und Personen über 59 Jahre koordinieren und bündeln lassen. Mit Hilfe solcher Ridesharing-Angebote können sich Personen mit gleichem Fahrtziel zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen. In Schwäbisch Gmünd existiert das Projekt „Mitfahrscheibe“, welches von Studierenden der Hochschule für Gestaltung initiiert wurde und das Ziel hat die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern.

Es lässt sich feststellen, dass der überwiegende Anteil der alternativen Mobilitätsangebote im Ostalbkreis zu finden ist. Im Landkreis Heidenheim existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur wenige, nicht flächendeckende alternative Mobilitätsangebote. Als Beispiel ist an dieser Stelle die Verteilung der Carsharing-Standorte in beiden Landkreisen zu nennen. Dort weist der Landkreis Heidenheim deutliche Defizite gegenüber dem Ostalbkreis auf. Ein ähnliches Muster lässt sich bei der Verfügbarkeit von Bikesharing-Angeboten erkennen. Neben den genannten Angeboten

fehlen in beiden Landkreisen Angebote im Bereich der mobilen Dienstleistungen. Dieses betrifft die Bereiche ärztliche Versorgung, Bildung und Nahversorgung. Angebote, wie Schmidt´s rollender Supermarkt zur mobilen Nahversorgung, wurden eingestellt. In diesen Bereichen besteht in beiden Landkreisen Handlungsbedarf. Aus dem Bereich der mobilen kulturellen Angebote ist das Mobil der Jugendkunstschule in Schwäbisch Gmünd zu erwähnen. Das Mobil ist in Teilorten und angrenzenden Gemeinden von Schwäbisch Gmünd unterwegs²⁹.

Tab. 7: Gemeinden ohne alternative Mobilitätsangebote³⁰

Landkreis Heidenheim	Ostalbkreis
Dischingen	Abtsgmünd
Gerstetten	Böbingen
Giengen	Bopfingen
Königsbronn	Durlangen
Sontheim	Ellenberg
	Essingen
	Hüttlingen
	Kirchheim a.R.
	Lauchheim
	Leinzell
	Lorch
	Mögglingen
	Neresheim
	Neuler
	Obergröningen
	Oberkochen
	Rainau
	Riesbürg
	Rosenberg
	Sontheim
	Steinheim
	Stöttlen
	Täferrot
	Unterschneid- heim
	Westhausen
	Wört

Gemeinden, in welchen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine alternativen Mobilitätsangebote existieren, sind in der nachfolgenden **Tab. 7: Gemeinden ohne alternative Mobilitätsangebote** dargestellt. Ergänzend fasst **Tab. 8: Zusammenfassung ÖPNV- und Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg** die Gemeinden zusammen, die besonders stark von unterdurchschnittlichen ÖPNV- sowie fehlenden flexiblen- und fehlenden alternativen Mobilitätsangeboten betroffen sind.

²⁹ <https://www.gmuender-tagespost.de/p/1858967/>.

³⁰ Anmerkung: Tabelle 6 berücksichtigt ausschließlich alternative Mobilitätsangebote wie Car-, Bike- und Ridesharing, Mobilstationen und/oder mobile Dienstleistungen. Engagementbasierte Fahrdienste bleiben in Tab. 6 außen vor.

Tab. 8: Zusammenfassung ÖPNV- und Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

Landkreis Heidenheim			
Gemeinde	unterdurchschnittliche Erreichbarkeit ÖPNV	fehlende flexible Bedienungsformen	fehlende alternative Mobilitätsangebote
<i>Dischingen</i> ³¹	X		X
<i>Gerstetten</i>	X		X
<i>Herbrechtingen</i>	X	X	
<i>Nattheim</i>	X	X	
<i>Niederstotzingen</i>	X	X	
Ostalbkreis			
<i>Abtsgmünd</i>	X		X
<i>Adelmannsfelden</i>			
<i>Bopfingen</i>	X		X
<i>Eschach</i>		X	
<i>Essingen</i>		X	X
<i>Gschwend</i>	X		
<i>Kirchheim a.R.</i>		X	X
<i>Lauchheim</i>		X	X
<i>Leinzell</i>		X	X
<i>Neuler</i>	X	X	X
<i>Neresheim</i>	X		X
<i>Oberkochen</i>		X	X
<i>Obergröningen</i>		X	X
<i>Rainau</i>	X		X
<i>Riesbürg</i>	X	X	X
<i>Rosenberg</i>	X		X
<i>Stöttlen</i>		X	X
<i>Unterschneidheim</i>	X		X
<i>Wört</i>		X	X
	<i>unterdurchschnittliche Erreichbarkeit ÖPNV, fehlende flexible- und fehlende alternative Mobilitätsangebote</i>		
	<i>fehlende flexible- und fehlende alternative Mobilitätsangebote</i>		

³¹ Anmerkung: Gemeinden, welche eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit aufweisen und durch fehlende flexible Bedienungsformen oder fehlende alternative Mobilitätsangebote gekennzeichnet sind, bleiben im weiteren Verlauf unberücksichtigt, da im Rahmen der vorliegenden Arbeit keine Handlungsempfehlungen für die Optimierung des ÖPNV formuliert werden.

Es wird deutlich, dass Handlungsbedarf in den Gemeinden Neuler und Riesbürg, beide im Ostalbkreis liegend, besteht – Bedarf und Nachfrage vorausgesetzt. Diese zwei Gemeinden weisen sowohl Defizite bzw. Erreichbarkeitsbenachteiligungen im Bereich der ÖPNV-Erreichbarkeit auf, noch existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt ÖPNV-ergänzende Maßnahmen, um die vorhandenen Erschließungslücken zu verringern. Neben den genannten Gemeinden konnten auch für die Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Leinzell, Oberkochen, Obergröningen, Stöttlen³² und Wört weder flexible Bedienungsformen noch alternative Mobilitätsangebote im Rahmen der vorliegenden Studie ermittelt werden. Das Problem der unzureichenden Verfügbarkeit von ÖPNV-ergänzenden Angeboten im Ostalbkreis kann dabei zu einem gewissen Teil auf die Flächengröße des Landkreises zurückgeführt werden. Die Schaffung von flächendeckenden, alternativen Mobilitätsangeboten stellt Flächenlandkreise i.d.R. vor große Herausforderungen, da häufig große Entfernungen überwunden werden müssen. Es ist dennoch anzumerken, dass im Ostalbkreis eine Vielzahl von ergänzenden Mobilitätsangeboten zur Verfügung stehen, die sich jedoch nicht über alle Gemeinden erstrecken. **Abb. 10: Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg** fasst die Ergebnisse der Tabelle 8 graphisch zusammen.

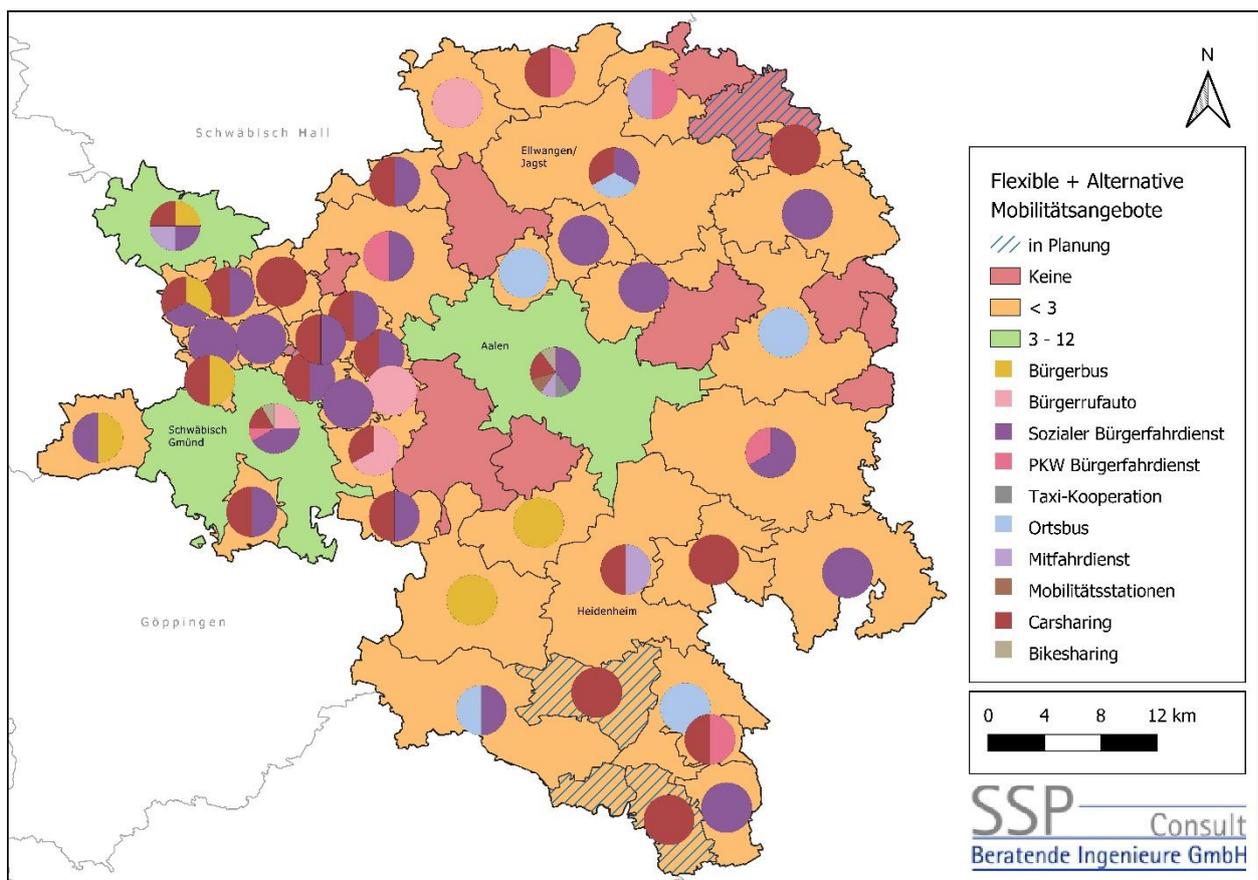


Abb. 10: Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

³² Fahrdienst in Form eines ehrenamtlichen Bürgerautos in Planung.

6. Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

Für die in **Tab. 8: Zusammenfassung ÖPNV- und Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg** farblich gekennzeichneten Gemeinden, wurden im weiteren Verlauf Handlungsempfehlungen formuliert. Dabei wurden eingangs allgemeine Handlungsempfehlungen, die sowohl für den Landkreis Heidenheim als auch den Ostalbkreis in Betracht zu ziehen sind, formuliert. Aus den allgemeinen Handlungsempfehlungen ließen sich anschließend Möglichkeiten für oben benannten Gemeinden ableiten. Es ist anzumerken, dass die formulierten Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten für mehrere Gemeinden gültig bzw. in Betracht zu ziehen sind und Wiederholungen nicht vollends vermieden werden konnten.

Die formulierten Handlungsempfehlungen basieren auf den Erkenntnissen bzw. Ergebnissen der zuvor angestellten Betrachtungen und sollen den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis sowie den Gemeinden als Hilfestellung zur Überwindung der Erschließungslücken dienen. 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.

6.1 Allgemeine Handlungsempfehlungen

Nachhaltiges und interkommunales Mobilitätskonzept	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen einer alternden Gesellschaft entsprechend, 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	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis <p><i>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.</i></p> <p>https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx</p>

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.³³ 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.

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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • JugendBus Melsungen <i>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.</i> https://www.marggraf-melsungen.de/jugendbus.htm • Landstreicher in Anklam <i>Der Landstreicher ist ein seit dem 1. September 2009 laufendes Modellprojekt des Arbeiter-Samariter-Bundes Kreisverband Ostvorpommern und Anklam. Das Fahrzeug wird durch das Projektgeleast und von einer Sozialarbeiterin gefahren. Der Landstreicher ist täglich im Einsatz und somit auch öffentlichkeitswirksam als Werbeträger für das Projekt unterwegs.</i> <i>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. außerhalbgelegene Workshops zu besuchen oder regionale und auch überregionale Ausflüge zu organisieren. Insgesamt können durch das Angebot 28 Gemeinden erreicht werden.</i> http://www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/dokumente%20MV/110404_mobilitaet/landstreicher.pdf

³³ https://www.hz.de/meinort/heidenheim/strasse_-schiene-und-die-mobilitaet-von-morgen-31342312.html

	<ul style="list-style-type: none"> • fiftyFifty-Taxi im Ostalbkreis <p>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</p>
--	--

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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbusse in Brandenburg <p><i>Bürgerbusmodelle in dünn besiedelten Regionen und im Ortslinienverkehr im Land Brandenburg zeigen, dass der Wille der Bürger, selber etwas zur besseren Mobilitätsversorgung beizutragen, genutzt werden kann. Mit der Gründung des ersten Bürgerbusvereins 2005 in Gransee wurde gezeigt, dass sich bürgerschaftliches Engagement in gemeinsamer Arbeit mit dem örtlichen Mobilitätsanbieter für alle auszahlt. Inzwischen gibt es neben dem Bürgerbus-Verein Gransee drei weitere im Land Brandenburg mit insgesamt über 60 bürgerschaftlich engagierten Fahrerinnen und Fahrern. Und alle haben sich im täglichen Einsatz als zuverlässige Partner im öffentlichen Personennahverkehr bewährt.</i></p> <p>https://www.buergerbusse-brandenburg.de/2-uncategorised/42-buergerbusse-in-brandenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus Baden-Württemberg <p><i>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.</i></p> <p>https://www.buergerbus-bw.de</p>

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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • ILSE-Bus im Landkreis Vorpommern <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Durch den ILSE-Bus als Zubringer zur Hauptbuslinie ist diese nun jederzeit auch von den Bewohnern des Amtes erreichbar, die abseits der Busachse wohnen. Dies bedeutet wiederum, dass die Versorgungszentren Loitz, Demmin und Greifswald für die Bewohner häufiger und flexibler mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.</i></p> <p><i>http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/fileadmin/files/Grafiken/regionen/Flyer_ILSE_Bus.pdf</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rufbussystem Virngrund <p><i>Der Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung des Ostalbkreises empfiehlt das Rufbussystem im Virngrund zum 1. Juni 2020 einzuführen.</i></p> <p><i>Weitere Infos: http://www.nahverkehr.ostalbkreis.de/</i></p>

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: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mitfahrerparkplätze ○ 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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrstuhl - Das Mitnahmenetzwerk Main-Spessart <i>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 - Mitfahrerbank). 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.</i> https://www.derfahrstuhl.de/ • Mitfahrbänke Landkreis Tuttlingen <i>Ist ein Zusammenschluss der Gemeinden Aldingen, Denkingen, Frittlingen, Deißlingen und Wellendingen zu einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsregion. Die Nachhaltigkeitsregion FÜNFG unterstützt die Idee des Mitfahrbänkes 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.</i> http://mitfahrbaenkle.mitfahrbaenkle.de/?page_id=62 • Mitfahrbänke-Netzwerk Jagstregion <i>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</i>

	<p>Ostwürttemberg, die LEADER-Aktionsgruppe Jagstregion sowie einige Kommunen aus der Jagstregion initiiert.</p> <p>https://jagstregion.de/projekte/36-mitfahrbaenke-netzwerk-in-der-jagst-regio</p>
--	---

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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • RVK e-Bike Rhein-Voreifel-Region <p><i>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.</i></p> <p>https://www.nextbike.de/de/rvk/</p> <ul style="list-style-type: none"> • RegioRadStuttgart <p><i>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 inclusive 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.</i></p> <p>https://www.regioradstuttgart.de/de</p>

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 • in Flächenlandkreisen schwierig umsetzbar, da die Entfernungen sehr groß sind • Finanzierung • begrenztes Transportvolumen
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ■ kombiBUS Uckermark <p><i>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.</i></p> <p>http://kombibus.de/</p>

Exkurs:

Aufgrund der gegenwärtigen Situation durch COVID-19, kommt Kombibussen aber auch Gemeinschaftsverkehren wie Bürgerbussen und Fahrdiensten eine wichtige Transport- und Versorgungsfunktion zu. Bürgerbusse oder soziale Fahrdienste, welche vormals nur für die Beförderung von Personen zuständig waren, transportieren statt Fahrgästen nun wichtige Güter des täglichen Bedarfs und fungieren als Liefer- Bringservice. 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.“³⁴

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.“³⁵

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.“³⁶

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 Taxisständen• (E-)Bike- und Carsharing• Ladestationen• Gastronomische Einrichtungen• Gepäckschließfächer• Aufenthaltsräume• Mobilstationen als einheitliche Marke präsentieren

³⁴ https://www.wochenblatt-reporter.de/ramstein-miesenbach/c-lokales/personentransport-ist-eingestellt_a181072

³⁵ <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/2708332-buergerbus-liefert-einkaeufe>

³⁶ <https://www.volksfreund.de/region/vulkaneifel/busfahrer-bringen-beduerftigen-in-der-eifel-lebensmittel>

<p>Stärken / Vorteile</p>	<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>Schwächen / Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung • Kooperationen sind unabdingbar • Wiedererkennungswert bzw. einheitliche Marke sind von großer Bedeutung, da dadurch vom Nutzer/in eine Verbindung zwischen der Marke und dem Angebot hergestellt werden kann • die Schaffung von Informationsplattformen und Smartphone-Applikationen benötigt ein hohes Maß an fachlichem und technischen Know-how
<p>Beispiele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ STmobil (Kreis Steinfurt) <i>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.</i> <i>https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf</i> ■ Mobilstation Altenbeken <i>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.</i> <i>https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/mobilstation-flyer_internet.pdf</i>

<p>Ausbau des Carsharing-Angebotes</p>	
<p>Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau eines Kooperationsnetzwerkes und Klärung des Betreibermodells • Errichtung von Carsharing-Standorten in den Gemeinden

<p>Stärken / Vorteile</p>	<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
<p>Schwächen / Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationen mit Partnern unabdingbar • Finanzierung hängt maßgeblich von Kooperationen ab (Beschaffung, Wartung etc.)
<p>Beispiele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Carsharing Ostalbkreis <i>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.</i> <i>https://www.autohausbaur.de/index.php?id=113</i> ■ E-Carsharing in Ostwürttemberg <i>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</i> <i>E-Carsharing u.a. in Hermaringen und Niederstotzingen</i> <i>https://www.swu.de/swu2go</i> ■ Carsharing im Landkreis Ebersberg <i>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. Das Vorhaben besitzt bundesweit Modellcharakter. Während in nahezu allen Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern teils sogar mehrere konkurrierende Carsharing-Anbieter und dazu große Konzerne (Deutsche Bahn AG, BMW / Sixt, Daimler AG und weitere) tätig sind, können nur in sehr wenigen kleineren Kommunen die Bürger auf Carsharing-Autos zugreifen. Diesem Umstand will der Landkreis Ebersberg entgegenwirken und ist bereits jetzt mit elf eigenständigen Carsharing-Anbietern in elf Gemeinden bundesweit führend. Die Modellhaftigkeit des Vorhabens beinhaltet, dass es generell auf ähnlich strukturierte Gebiete (in Deutschland) übertragbar ist.</i> <i>Seit Mai 2019 verfügt der Landkreis Ebersberg über ein Angebot von insgesamt 11 Carsharing Vereinen und baut damit seine bundesweite Führung als Landkreis mit dem größten Carsharing-Angebot weiter aus. Mit einer gemeinschaftlichen Abdeckung von über 110.000 Einwohnern, wohnen damit mittlerweile über 80 % der Einwohner des Landkreises Ebersbergs in einer Gemeinde mit Carsharing.</i> <i>https://www.ebe-carsharing.de/</i>

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
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ■ AutoNV OPR Landkreis Ostprignitz-Ruppin <p><i>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 Probetriebs 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.</i></p> <p>https://www.autonv.de/</p>

Exkurs:

Im Rahmen der Studie „Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen im ländlichen Raum“³⁷ 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.

In **Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen** sind die oben aufgeführten 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.

³⁷ https://www.busundbahn.de/fileadmin/user_upload/Dossiers/Neue_Mobilitaetsangebote/DNV_2018_11_Moerner_FA_WA1.pdf

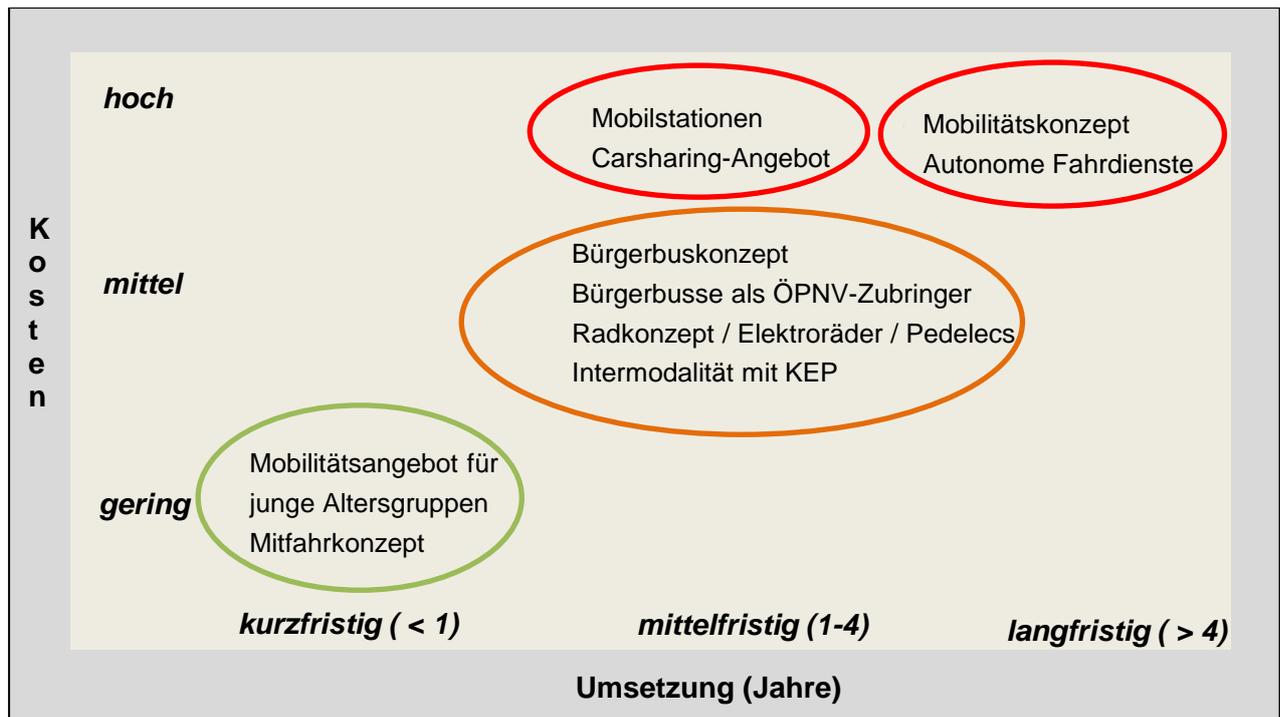


Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen

6.2 Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für die Gemeinden

6.2.1 Gemeinde Neuler

Einwohner ³⁸	Haushalte / Personen je Haushalt ³⁹	Durchschnittsalter ⁴⁰	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁴¹
3.164	1.254 / 2,6	41,4	2.123 / 672

Die Gemeinde Neuler ist sowohl durch eine ausbaufähige ÖPNV-Erreichbarkeit⁴² gekennzeichnet, noch existieren im Gemeindegebiet zum gegenwärtigen Zeitpunkt flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote zur Verringerung der ÖPNV-Erschließungslücken. Somit liegt in der Gemeinde großes Potenzial für ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote, welche die Erschließungssituation verbessern. Dieses Potenzial sollte auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung genutzt werden. Das Durchschnittsalter in der Gemeinde Neuler wird sich bis zum Jahr 2035 um > +5 Jahre erhöhen.

- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Neuler (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Ausweitung bzw. Orientierung am Bürgerbus-Konzept der Gemeinde Hüttlingen
- Einrichtung einer mobilen Apotheke zur Überwindung der Erreichbarkeitsbenachteiligung
- Neuler kann als potenzieller Ausgabepunkt bzw. peripherer Standort einer Mobilstation dienen, da die Gemeinde zwischen Aalen und Ellwangen liegt (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
- Schaffung infrastruktureller und technischer (Breitbandversorgung)⁴³ Voraussetzungen für Dienstleistungen aus dem digitalen Bereich wie bspw. Telemedizin⁴⁴
- weiterhin sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen, Kultur und Freizeit / Bildung anzustreben (vgl. Fahrbücherei Landkreis Celle⁴⁵, Bücherbus Uelzen⁴⁶, mobile Musikschule MOMU⁴⁷, Rollende Arztpraxis - Gesundheitsregion Wolfenbüttel⁴⁸ etc.)

³⁸ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

³⁹ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁴⁰ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁴¹ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁴² Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.

⁴³ Es ist davon auszugehen, dass für den Bereich Telemedizin bzw. das Gesundheitswesen zwischen 50 und 1000 Mbit/s benötigt werden. Derzeit haben in der Gemeinde Neuler ca. 88% der Haushalte 50 Mbit/s zur Verfügung, 1000 Mbit/s stehen nur rund 7% der Haushalte zur Verfügung. (vgl. BMVI Breitbandatlas 2020).

⁴⁴ https://www.bundesbaublatt.de/artikel/bbb_An_Glasfaser_fuehrt_kein_Weg_vorbei_3321966.html

⁴⁵ <https://www.kfb-celle.de/>.

⁴⁶ <https://www.buecherbus-uelzen.de/>.

⁴⁷ <https://www.momu.de/>.

⁴⁸ <http://www.innovative-gesundheitsmodelle.de/home>.

6.2.2 Gemeinde Riesbürg

Einwohner ⁴⁹	Haushalte / Personen je Haushalt ⁵⁰	Durchschnittsalter ⁵¹	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁵²
2.285	973 / 2,5	43,9	1.430 / 632

Vergleichend zur Gemeinde Neuler, weist auch die Gemeinde Riesbürg im Ostalbkreis eine entwicklungsfähige ÖPNV-Erreichbarkeit auf. Dadurch treten Erschließungslücken in den Bereiche Bildung, Nahversorgung und Gesundheitswesen (Apotheken) auf. Zudem konnten im Rahmen der vorliegenden Studie keine flexiblen Bedienungsformen und/oder alternativen Mobilitätsangebote für die Gemeinde Riesbürg eruiert werden. Die Gemeinde Riesbürg, bestehend aus den Ortsteilen Goldburghausen, Pflaumloch und Utzmemmingen, ist mit ca. 2.300 Einwohner etwas kleiner als die Gemeinde Neuler und befindet sich an der östlichen Grenze der Region Ostwürttemberg, wodurch die Gemeinde abseits der Mittelzentren Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd liegt. In kleineren Gemeinden wie Riesbürg und Kirchheim a.R. ist es zielführend, interkommunale Maßnahmen zu verfolgen und die bestehenden Potenziale zu bündeln. Dieses bietet sich allerdings vorrangig in Gemeinden an, welche auch in räumlicher Nähe zueinander liegen.

Nachfolgend werden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, welche zur Verbesserung der Erschließungssituation beitragen sollen.

- Initiierung eines (interkommunalen) Ruf- oder Bürgerbusses bzw. Bürgerrufautos (vgl. Steinheim, Möggingen etc.), welcher auch als Zubringer zum ÖPNV (vgl. ILSE-Bus Vorpommern) eingesetzt werden kann, um für alle Gemeindegebiete einen Anschluss an den Bahnhofpunkt Pflaumloch und die Riesbahn herzustellen
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Riesbürg (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- auch in Riesbürg ist die Schaffung mobiler Dienstleistungen in den Bereichen Nahversorgung, Bildung und Gesundheitswesen empfehlenswert (vgl. DB Medibus Nordhessen⁵³, HEIKO mein Kaufzuhaus⁵⁴, Tante Emma 2.0⁵⁵, Fahrbücherei Landkreis Celle⁵⁶)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁴⁹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁵⁰ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088>.

⁵¹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁵² <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁵³ https://www.dbregio.de/db_regio/view/mdb/db_regio/medibus/mdb_273745_brosch_re_medibus.pdf.

⁵⁴ <https://www.heiko-kaufzuhaus.de/>.

⁵⁵ <http://dorfladen-netzwerk.de/tag/tante-emma/>.

⁵⁶ <https://www.kfb-celle.de/>.

6.2.3 Gemeinde Essingen

Einwohner ⁵⁷	Haushalte / Personen je Haushalt ⁵⁸	Durchschnittsalter ⁵⁹	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁶⁰
6.372	2.755 / 2,4	44,1	4.470 / 701

Anders als in den Gemeinden Neuler und Riesbürg, liegt für die Gemeinde Essingen, mit Ausnahme des Teilortes Lauterburg eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit vor. Bedienungsformen, sowohl flexible als auch alternative, existieren aber auch in der Gemeinde Essingen nicht. Daraus lässt sich ableiten, dass für die Gemeinde Essingen noch großes Potenzial bzgl. flexibler und/oder alternativer Mobilitätsangebote vorliegt, welches mit Hilfe der nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten gefördert werden kann. Die Förderung der Mobilitätsangebote ist auch vor dem Hintergrund des Durchschnittsalters der Bevölkerung in der Gemeinde Essingen von großer Bedeutung. Mit einem Durchschnittsalter von 44,1 Jahren und einer Veränderung des Durchschnittsalters von bis zu +5 Jahren bis zum Jahr 2035, gehört die Gemeinde Essingen zu einer der Gemeinden, mit dem höchsten Durchschnittsalter in den Region Ostwürttemberg.

- die Gemeinde Essingen bietet sich aufgrund der räumlichen Nähe zu Aalen und zu den Bahnhaltedpunkten Mögglingen und Oberkochen als Ausgabe- bzw. peripherer Standort einer Mobilstation an (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
 - Bus, Taxi, Park&Ride, Car- und Bikesharing, Pedelecs, Paketstation etc.
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Essingen (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- Initiierung und Unterstützung von sozialen und privaten Bürgerfahrdiensten (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Prüfung eines Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher die Gemeinde Essingen erschließt und an das Mittelzentrum Aalen anbindet (vgl. AG Bürgerbus Lorch, ILSE Bus Vorpommern)
- Zusteiger-Mitnahme-System in Form von Pendler- und Mitfahrparkplätzen (vgl. Mitfahrparkplätze Rheinland-Pfalz⁶¹)
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)
- *(Anschluss an die Remsbahn durch den Bahnhalt Essingen ist von Bedeutung für die Gemeinde und sollte geprüft werden)⁶²*

⁵⁷ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁵⁸ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088>.

⁵⁹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁶⁰ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁶¹ <http://83.243.48.151/mitfahrerparkplaetze/>

⁶² Die Maßnahme bezieht sich nicht auf flexible Bedienungsformen bzw. alternative Mobilitätsangebote. Wurde aber aufgrund der Wichtigkeit für die Gemeinde Essingen mit aufgeführt

6.2.4 Gemeinde Kirchheim a.R.

Einwohner ⁶³	Haushalte / Personen je Haushalt ⁶⁴	Durchschnittsalter ⁶⁵	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁶⁶
1.867	747 / 2,7	43,4	1.206 / 648

Ähnlich wie die Gemeinde Riesbürg liegt auch die Gemeine Kirchheim a.R. in dezentraler Lage zu den Mittelzentren Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd. Zudem existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine flexiblen Bedienungsformen und/oder alternativen Mobilitätsangebote in der Gemeinde Kirchheim a.R. ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote sollen der Gemeinde Kirchheim a.R. dabei helfen, die Daseinsvorsorge auch zukünftig sicherzustellen. Dafür sind die nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten zu prüfen. Zudem sind auch hier sind interkommunale Maßnahmen in Betracht zu ziehen.

- interkommunaler Ruf- oder Bürgerbus, welcher die Gemeinden Kirchheim a.R. und Riesbürg miteinander verbindet und an den Bahnhofpunkt Pflaumloch (vgl. AG Bürgerbus Lorch) anschließt (interkommunale Akteurs-Initiative)
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Kirchheim a.R. (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- weiterhin sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen und Bildung anzustreben, um die Erschließungslücken in diesen Bereichen zu verringern (vgl. DB Mediabus Nordhessen, TeleArzt Oberbergischer Kreis⁶⁷, Mobile Zahnarztpraxis Uckermark⁶⁸, Sozio-Med Mobil Samtgemeinde Elm-Asse⁶⁹, Fahrbücherei Landkreis Celle, Jugendkunstschule Mobil Ostalbkreis)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁶³ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁶⁴ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088>.

⁶⁵ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁶⁶ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁶⁷ <https://www.angelus-lindlar.de/leistungsbereiche/#c41>

⁶⁸ https://www.svz.de/regionales/brandenburg/panorama_bb/mit-der-praxis-im-koffer-id8083871.html

⁶⁹ <https://sozio-med-mobil.de/>

6.2.5 Lauchheim (Stadt)

Einwohner ⁷⁰	Haushalte / Personen je Haushalt ⁷¹	Durchschnittsalter ⁷²	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁷³
4.711	1.917 / 2,5	42,8	3.099 / 659

Lauchheim mit seinen Ortsteilen Hülen und Röttingen befindet sich nordöstlich von Aalen und ist mit knapp 5.000 Einwohner die kleinste Stadt im Ostalbkreis. Vergleichend zu den vorher genannten Gemeinden konnten in Lauchheim weder flexible Bedienungsformen noch alternative Mobilitätsangebote, insbesondere zur Anbindung der Ortsteile an den Hauptort, recherchiert werden. Mit Hilfe der nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten soll es gelingen, Potenziale im Bereich der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote zu aktivieren. Wie die Gemeinde Essingen befindet sich auch Lauchheim in räumlicher Nähe zum Mittelzentrum Aalen. Folglich bietet sich auch Lauchheim als Standort für eine Mobilstation an. So ist es möglich, ein Netzwerk aus Mobilstationen bzw. Ausgabe- und peripheren Standorten zu schaffen. Die Zentralstation bzw. weitere kleinere Abgabestationen sollten in Aalen⁷⁴ liegen.

- Lauchheim bietet sich aufgrund des Bahnhalt punktes, dessen Lage allerdings peripher zur Stadt ist, und der räumlichen Nähe zu Aalen als Ausgabe- bzw. peripherer Standort einer Mobilstation an (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
 - Bus, Bahn, Taxi, Park&Ride, Car- und Bikesharing, Pedelecs, Paketstation etc.
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf Lauchheim (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- Prüfung eines Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher Lauchheim erschließt und an die Mittelzentren Aalen und Ellwangen anbindet (vgl. AG Bürgerbus Lorch, ILSE Bus Vorpommern) und somit die Daseinsvorsorge langfristig sicherstellt
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁷⁰ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁷¹ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁷² <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁷³ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁷⁴ Anmerkung: Für Aalen existiert bereits ein Vorschlag zur Errichtung von Mobilstationen. Vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2030, <https://www.aalen.de/verkehrsentwicklungsplan-der-stadt-aalen-mobilitaetskonzept-.46515.25.htm>.

6.2.6 Gemeinde Leinzell

Einwohner ⁷⁵	Haushalte / Personen je Haushalt ⁷⁶	Durchschnittsalter ⁷⁷	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁷⁸
2.052	971 / 2,3	46,2	1.290 / 634

Die Gemeinde Leinzell ist durch die räumliche Nähe zum Mittelzentrum Schwäbisch Gmünd, seiner eigenen zentralen Funktion mit weiterführenden Schulen im Schulzentrum Leinzell, Arzt, Zahnarzt, Apotheke, Hallenbad, Seniorenheim und seiner Lage als Verkehrsknotenpunkt gut durch den ÖPNV erschlossen. Dennoch fehlen wie auch in den anderen Gemeinden ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote⁷⁹. Mit Blick auf das Durchschnittsalter der Gemeinde Leinzell wird deutlich, dass die Gemeinde zu einer der ältesten im Ostalbkreis zählt. Bis zum Jahr 2035 wird das Durchschnittsalter in der Gemeinde Leinzell um bis zu +5 Jahre ansteigen. Vielen Einwohnern wird es dann nicht mehr möglich sein, den eigenen Pkw bzw. den ÖPNV zu nutzen. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Bedeutung weitere Mobilitätsangebote in der Gemeinde etablieren. Die nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten sollen dabei helfen, diese zu etablieren.

- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Leinzell (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.) bzw. Vertiefung des Angebotes durch das Dorffauto Iggingen
- Initiierung und Unterstützung von sozialen und privaten Bürgerfahrdiensten (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Konzept für Mitfahrzentrale bzw. Mitfahrbank initiieren (vgl. Fahrstuhl - Das Mitnahmnetzwerk Main-Spessart)
- Einführung eines Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher die Gemeinde Leinzell erschließt und an das Mittelzentrum Aalen anbindet
- vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen und Bürgerservice anzustreben (vgl. TeleArzt Oberbergischer Kreis, Sozio-Med Mobil Samtgemeinde Elm-Asse, Rollendes Rathaus Gemeinde Friedeburg⁸⁰, Mobiler Bürgerservice Landkreis Ostprignitz-Ruppin⁸¹)
- zudem sollten bestehende Pflegedienste (GeronVita) weiter gestärkt und ausgebaut werden
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁷⁵ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁷⁶ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁷⁷ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁷⁸ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁷⁹ Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist in der Gemeinde Leinzell ein Dorffauto in Planung. Wann dieses an den Start geht, konnte im Rahmen der vorliegenden Studie nicht ermittelt werden. Weitere Informationen unter: [https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish\[id\]=888732&publish\[start\]=](https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish[id]=888732&publish[start]=).

⁸⁰ http://gemeinde-friedeburg.de/typo3_src-7.6.12/index.php?id=171.

⁸¹ <https://www.wittstock.de/seite/177349/mobiler-b%C3%BCrgerservice.html>.

6.2.7 Oberkochen (Stadt)

Einwohner ⁸²	Haushalte / Personen je Haushalt ⁸³	Durchschnittsalter ⁸⁴	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁸⁵
7.839	3.687 / 2,3	45,5	5.128 / 659

Wie die Gemeinde Essingen und die Stadt Lauchheim liegt auch die Stadt Oberkochen in direkter räumlicher Nähe zu Aalen und weist zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine flexiblen Bedienungsformen sowie alternativen Mobilitätsangebote auf. Die Stadt Oberkochen ist geprägt durch eine dynamische positive Entwicklung der Unternehmen, starken Pendlerverkehr, steigendem Bedarf an Wohnraum und Bevölkerungszuwachs. Zudem ist die Bevölkerung von Oberkochen mit einem Durchschnittsalter von 45,5⁸⁶ Jahren eine der ältesten im Ostalbkreis. Dieses muss bei der Planung und Umsetzung von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten berücksichtigt werden. Wie schon in den Gemeinden Essingen und Lauchheim sollte auch in Oberkochen das Potenzial als peripherer Standort einer Mobilstation geprüft werden. Ergänzend müssen weitere Maßnahmen zur Implementierung ÖPNV-ergänzender Mobilitätsangebote umgesetzt werden.

- Mit dem Mobilitätspakt im Lebens- und Wirtschaftsraum Aalen-Heidenheim sollen spürbare kurz-, mittel- und langfristige Verbesserungen hin zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität in Oberkochen gelingen (vgl. Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis).
- Oberkochen bietet sich aufgrund des Bahnhaltepunktes als Standort einer Mobilstation an (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
 - Bus, Bahn, Taxi, Park&Ride, Car- und Bikesharing, Pedelecs, Paketstation etc.
- Konzept für Mitfahrzentrale bzw. Mitfahrbank initiieren (vgl. Fahrstuhl - Das Mitnahmernetzwerk Main-Spessart)
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf Oberkochen (vgl. Schwäbisch Gmünd, Aalen etc.)
- Prüfung eines (interkommunalen) Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher Oberkochen und Essingen erschließt und an das Mittelzentrum Aalen anbindet (vgl. AG Bürgerbus Lorch, ILSE Bus Vorpommern) und somit die Daseinsvorsorge langfristig sicherstellt
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁸² <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁸³ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁸⁴ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁸⁵ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁸⁶ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/010350xx.tab?R=GS136050>.

6.2.8 Gemeinde Obergröningen

Einwohner ⁸⁷	Haushalte / Personen je Haushalt ⁸⁸	Durchschnittsalter ⁸⁹	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁹⁰
463	192 / 2,6	44,7	314 / 696

Die Gemeinde Obergröningen, ist mit ca. 460 Einwohner die bevölkerungskleinste eigenständige Gemeinde im Ostalbkreis und befindet sich drei Kilometer von der nächsten Gemeinde Eschach entfernt. Die Gemeinde Obergröningen weist zwar keine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit auf, dennoch liegen Erschließungslücken im Bereich des Gesundheitswesens und beim Erreichen von Mittel- und Unterzentren vor. Hinzukommt, dass das Durchschnittsalter in der Gemeinde mit ca. 44,7 Jahren recht hoch ist. Ohne entsprechende flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote kann dieses mittel- und langfristig zu Problemen bzgl. der Daseinsvorsorge in der Gemeinde führen. Aus diesem Grund sind die nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

- Initiierung eines Ruf- oder Bürgerbusses (vgl. Steinheim, Mögglingen etc.), welcher auch als Zubringer zum ÖPNV (vgl. ILSE-Bus Vorpommern) eingesetzt werden kann
- interkommunaler (soz.) Bürgerfahrdienst (vgl. AG Bürgerbus Gschwend, Pkw-Bürgerfahrdienst Abtsgmünd, DRK Mobil Täferrot) (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf Obergröningen (vgl. Eschach, Schechingen, Göggingen etc.)
- Konzept für Mitfahrzentrale bzw. Mitfahrbank initiieren (vgl. Fahrstuhl - Das Mitnahmernetzwerk Main-Spessart)
- Schaffung infrastruktureller und technischer (Breitbandversorgung) Voraussetzungen für Dienstleistungen aus dem digitalen Bereich wie bspw. Telemedizin
- weiterhin sind mobile Dienste im Gesundheitswesen anzustreben (vgl. Rollende Arztpraxis - Gesundheitsregion Wolfenbüttel)
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁸⁷ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁸⁸ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁸⁹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁹⁰ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

6.2.9 Gemeinde Stöttlen

Einwohner ⁹¹	Haushalte / Personen je Haushalt ⁹²	Durchschnittsalter ⁹³	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ⁹⁴
1.875	735 / 2,6	44,6	1.227 / 652

Gemeinsam mit Wört bildet die Gemeinde Stöttlen im Norden die Grenze zum Landkreis Ansbach. Im Süden grenzt die Gemeinde Stöttlen an die Gemeinde Ellwangen und befindet sich somit in räumlicher Nähe zum Mittelzentrum. Die räumliche Nähe zur Gemeinde Ellwangen trägt dazu bei, dass in der Gemeinde Stöttlen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine gravierenden ÖPNV-Erschließungslücken existieren, gleichwohl einige Siedlungsbereiche im Süden der Gemeinde Erschließungsmängel aufweisen. An dieser Stelle kann mit ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten Abhilfe geschaffen werden. Für die Gemeinde Stöttlen konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit keine bestehenden flexiblen Bedienungsformen und/oder alternativen Mobilitätsangebote ermittelt werden. Es wurde jedoch ermittelt, dass in der Gemeinde Stöttlen Planungen bzgl. ÖPNV-ergänzender Maßnahmen laufen und vorangetrieben werden. Geplant ist die Einführung eines ehrenamtlichen Fahrdienstes mit einem Bürgerrufauto für Personen in einem bestimmten Lebensalter oder mit eingeschränkter Mobilität.⁹⁵ Nachfolgend finden sich weitere Handlungsmöglichkeiten zur Initiierung von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten.

- Einführung eines (interkommunalen) Bürgerbusses um die Anbindung an Ellwangen und Jagstzell und somit an den ÖPNV (StadtBus Ellwangen und Obere Jagstbahn) herzustellen
- Nutzung des Bürgerbusses als Kurier- und Paketdienst (vgl. kombiBUS Uckermark⁹⁶)
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Stöttlen (vgl. Eschach, Schechingen, Göggingen etc.)
- Initiierung eines soz. Bürgerfahrdienst (vgl. AG Bürgerbus Gschwend, Pkw-Bürgerfahrdienst Abtsgmünd, DRK Mobil Täferrot) (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- weiterhin sind mobile Dienste im Bereich Nahversorgung anzustreben (vgl. 1-2-3 Markt Bad Soden⁹⁷, Lemke´s rollender Supermarkt⁹⁸)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁹¹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

⁹² <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

⁹³ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

⁹⁴ <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

⁹⁵ <https://www.stoedtlen.de/index.php?id=25>

⁹⁶ <http://kombibus.de/>

⁹⁷ <http://www.123markt.bwmk.org/index.php>

⁹⁸ <http://www.lemkes-rollender-supermarkt.de/verkaufsgebiete/index.php>

6.2.10 Gemeinde Wört

Einwohner ⁹⁹	Haushalte / Personen je Haushalt ¹⁰⁰	Durchschnittsalter ¹⁰¹	Pkw Bestand / Pkw je 1000 EW ¹⁰²
1.425	580 / 2,8	41,9	897 / 635

Wie in der Gemeinde Stöttlen existieren auch in der Gemeinde Wört zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine ÖPNV-ergänzenden Maßnahmen. Aufgrund der räumlichen Nähe zueinander und der verhältnismäßig geringen Einwohneranzahlen, sind Überlegungen für interkommunale Maßnahmen empfehlenswert. Dadurch lassen sich die Stärken beider Gemeinden bündeln und vorhandene Potenziale besser nutzen. Die nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten sind daher an die Maßnahmen in der Gemeinde Stöttlen angelehnt.

- Einführung eines (interkommunalen) Bürgerbusses um die Anbindung an Ellwangen und Jagstzell und somit an den ÖPNV (StadtBus Ellwangen und Obere Jagstbahn) herzustellen
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Wört (vgl. Eschach, Schechingen, Göggingen etc.)
- Initiierung eines soz. Bürgerfahrdienst (vgl. AG Bürgerbus Gschwend, Pkw-Bürgerfahrdienst Abtsgmünd, DRK Mobil Täferrot) (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Gemeinsame mobile Dienste mit der Gemeinde Stöttlen im Bereich Nahversorgung (vgl. 1-2-3 Markt Bad Soden, Lemke´s rollender Supermarkt)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerk Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

⁹⁹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046>.

¹⁰⁰ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087>.

¹⁰¹ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046>.

¹⁰² <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046>.

6.2.11 Einordnung der Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

Die vorherigen Ausführungen zeigen, dass die Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten 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. 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 könnten die Gemeinden auch zukünftig gezielt an Vereine, Bürgerinitiativen u.a. herantreten, um potenzielle Bürgerbus- und Fahrdienst-Konzepte zu erarbeiten. Daher ist der kontinuierliche Auf- und Ausbau des Kümmerer-Netzwerks, vereinfachte Fördermöglichkeiten, aber auch die Wertschätzung, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf ehrenamtlichen Leistungen der Mobilitätsanbieter notwendig und sollte bestmöglich und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels vorausschauend geplant werden. Gleichwohl sind auch weiterhin privatwirtschaftliche Angebote, sowohl für jüngere als auch für ältere Altersgruppen, anzustreben.

Wie bereits in **Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen** dargestellt, sind die Handlungsmaßnahmen in Kosten und Zeitraum der Umsetzung unterschiedlich. In **Abb. 12: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden** wurde die Abbildung fortgeschrieben bzw. um die Handlungsmöglichkeiten für die Gemeinden erweitert. So wurden sowohl die Möglichkeit der Telemedizin als auch mobile Dienstleistungen hinzugefügt.

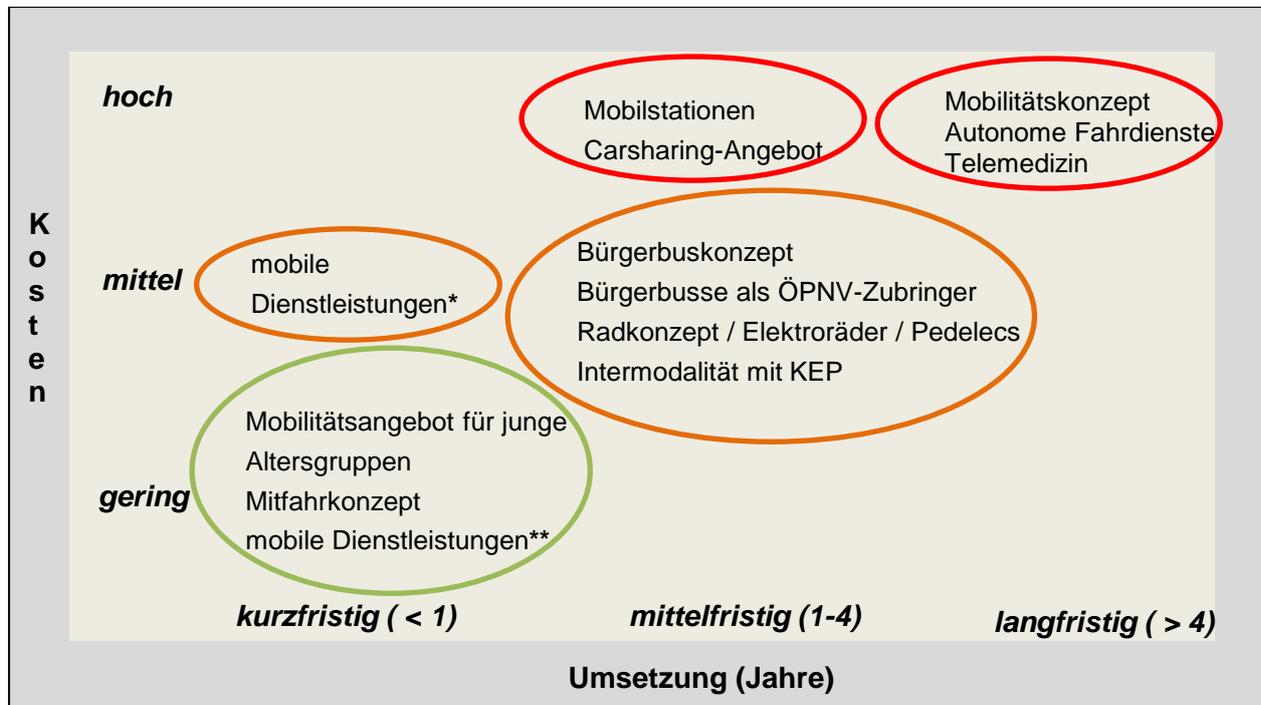


Abb. 12: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden

* mobile Dienstleistungen im Gesundheitswesen

** mobile Dienstleistungen im Bereich Nahversorgung, Kultur etc.

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 i.d.R. fußläufig erreichbar sind. 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 Ärzten¹⁰³ 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 Abb. 8 angesiedelt.

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 Heidenheim¹⁰⁴. 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.

¹⁰³ <https://mobile-aerzte.ch/info.html>.

¹⁰⁴ vgl. BMVI, Breitbandatlas 2020, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html>.

7. Zusammenfassung

Das Ziel der vorliegenden Studie war die Erstellung eines Grundlagendokuments, welches bei der Erhaltung bzw. Entwicklung von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Region Ostwürttemberg unterstützen soll. Dafür wurden am Ende der Arbeit konkrete Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis sowie die Gemeinden abgeleitet. Dafür wurden vorab alle bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote in der Region ermittelt und in die Untersuchungen eingeschlossen.

ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote sind vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung unabdingbar. Auch die Region Ostwürttemberg wird zukünftig stark vom demographischen Wandel betroffen sein. Für den Erhalt der Lebensqualität und die Aufrechterhaltung der Versorgungsinfrastruktur in ländlichen Regionen müssen große Anstrengungen unternommen werden, um die Erreichbarkeiten von Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten. Diesen Anforderungen steht häufig ein stark eingeschränktes ÖPNV-Angebot, welches unter der Woche meist am späten Nachmittag und Samstag nachmittag am Wochenende endet, gegenüber.

Zur Ermittlung aller bestehenden Mobilitätsangebote war es eingangs notwendig, die unterschiedlichen Bedienungs- und Angebotsformen definitorisch voneinander abzugrenzen. Dafür wurden die Begriffsdefinitionen gemäß BMVI¹⁰⁵ verwendet. Dort wird in ländlichen Räumen zwischen dem klassischen Linienverkehr, flexiblen Bedienungsformen und alternativen Angebotsformen unterschieden. Auf Basis der festgelegten Begrifflichkeiten wurde anschließend eine Bestandaufnahme bezüglich der bestehenden Linienverkehre sowie der flexiblen Bedienungsformen in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis durchgeführt. Die Grundlage dafür bildeten die Nahverkehrspläne der Landkreise, die Erreichbarkeitsstudie der Region Ostwürttemberg sowie die von KOMOBIL2035 zur Verfügung gestellte Liste mit allen bestehenden Fahrdiensten in der Region. Als Ergebnis konnten die ÖPNV-Erschließungslücken in den Landkreisen identifiziert werden. Zudem wurde die bereitgestellte Fahrdienstliste durch weitere Recherchen vervollständigt. Somit lagen im Ergebnis auch alle in den Landkreisen existierenden, flexiblen Bedienungsformen vor. Folglich konnten jene Gemeinden ermittelt werden, welche sowohl von einer unterdurchschnittlichen ÖPNV-Erreichbarkeit betroffen sind als auch über keine flexiblen Bedienungsformen verfügen. Dieses trifft für die Gemeinden Neuler und Riesbürg im Ostalbkreis zu. Zudem bestehen in den Gemeinden Essingen, Herbrechtingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Leinzell, Nattheim, Neuler, Niederstotzingen, Obergröningen, Oberkochen, Riesbürg und Stöttlen keine flexiblen Bedienungsformen. Diese Gemeinden haben rund 55.900 Einwohner und machen somit 12,5 % der Gesamtbevölkerung in der Region Ostwürttemberg aus. An dieser Stelle sei nochmals angemerkt, dass in den Gemeinden Herbrechtingen, Leinzell, Niederstotzingen und Stöttlen flexiblen Bedienungsformen in Planung sind.

¹⁰⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 18.

Rund 62 % der zur Verfügung stehenden flexiblen Bedienungsformen werden auf ehrenamtlicher Basis durchgeführt. Dieses zeigt die große Bedeutung des Ehrenamtes im Bereich der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote in der Region Ostwürttemberg. Somit entfallen 38 % der flexiblen Bedienungsformen auf privatwirtschaftliche betriebene Bedienungsformen.

Mit ca. 55 % bilden die sozialen Bürgerfahrdienste die größte und wichtigste Gruppe im Bereich der ehrenamtlich durchgeführten flexiblen Bedienungsformen. Gefolgt von Bürgerufautos (11 %) und Bürgerbussen bzw. Pkw-Bürgerfahrdiensten (jeweils 9 %). Flexible Bedienungsformen im privatwirtschaftlichen Sektor werden vorrangig in Form von Ortsbussen umgesetzt.

Neben den flexiblen Bedienungsformen wurden auch alle bestehenden alternativen Mobilitätsangebote in der Region Ostwürttemberg ermittelt. Es wird deutlich, dass lokale Carsharing-Angebote eine übergeordnete und wichtige Rolle in Ostwürttemberg einnehmen. Die Carsharing-Angebote werden weitestgehend privatwirtschaftlich vom Autohaus Baur in den folgenden Gemeinden umgesetzt: Bartholomä, Ellwangen, Eschach, Göggingen, Gschwend, Heidenheim, Heubach, Iggingen, Jagstzell, Mutlangen, Schechingen, Schwäbisch Gmünd, Spraitbach, Tannhausen und Waldstetten. Ein Angebot in der Gemeinde Gerstetten wurde bereits eingestellt. Weitere Carsharing-Anbieter sind die Stadtwerke Aalen, die Stadtwerke Schwäbisch Gmünd und die Stadtwerke Ulm in den Gemeinden Herbrechtingen, Hermaringen und Niederstotzingen. Die Carsharing-Angebote konzentrieren sich somit stark im Ostalbkreis, eine Ausweitung auf den Landkreis Heidenheim wird empfohlen.

Neben Carsharing-Angeboten stehen auch Bike- und Ridesharing-Angebote zur Verfügung. Es lässt sich feststellen, dass der überwiegende Anteil der alternativen Mobilitätsangebote im Ostalbkreis zu finden ist. Im Landkreis Heidenheim existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur wenige, nicht flächendeckende alternative Mobilitätsangebote. Ausgeglichen wird dieses im Landkreis Heidenheim durch eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit oder flexible Bedienungsformen. Besonders kritisch ist die Situation in Gemeinden, die eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit aufweisen und weder über flexible Bedienungsformen noch über alternative Mobilitätsangebote verfügen. Dieses trifft auf die Gemeinden Neuler und Riesbürg zu. In diesen Gemeinden besteht aus gutachterlicher Sicht der größte Handlungsbedarf. Gleichzeitig bieten die Gemeinden Neuler und Riesbürg aber auch großes Potenzial zur Initiierung von flexiblen Bedienungsformen bzw. alternativen Mobilitätsangeboten. Neben den Gemeinden Neuler und Riesbürg, verfügen auch die Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Leinzell, Obergröningen, Stöttlen, Wört und die Städte Lauchheim und Oberkochen weder über flexible Bedienungsformen noch über alternative Mobilitätsangebote. Somit besteht auch in diesen Gemeinden bzw. Städten Handlungsbedarf. Für diese Gemeinden wurden im Rahmen der vorliegenden Arbeit Handlungsempfehlungen bzw. Handlungsmöglichkeiten formuliert, welche den Gemeinden bei der Umsetzung von flexiblen Bedienungsformen bzw. alternativen Angebotsformen helfen sollen. Dafür wurden vorab allgemeine Handlungsempfehlungen aufgestellt, die für beiden Landkreise in Be-

tracht zu ziehen sind. Aus diesen wurden abschließend Maßnahmen für die genannten Gemeinden bzw. Städte abgeleitet. Dabei wurden die Maßnahmen sowohl nach zeitlichem als auch finanziellem Aufwand geclustert.

Maßnahmen, welche kurzfristig (1 Jahr) und mit einem geringeren Budget umzusetzen sind, sind Mobilitätsangebote für junge Altersgruppen, mobile Dienstleistungen und ein flächendeckendes Mitfahrkonzept. Hier kann sich am Mitfahrbänke-Netzwerk der Jagstregion orientiert werden. 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.

Handlungsmaßnahmen mit mittelfristigen Umsetzungszeitraum und mittleren Kosten sind: Bürgerbuskonzept, Bürgerbusse als ÖPNV-Zubringer, Radkonzept / 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. Das Carsharing-Angebot sollte vor allem im Landkreis Heidenheim ausgebaut werden. Letztere sind allerdings mit erheblich höheren Kosten als die zuvor genannten Maßnahmen verbunden.

Maßnahmen, wie die Erstellung und Umsetzung eines vollumfänglichen und interkommunalen Mobilitätskonzeptes, die Einführung von autonomen Fahrdiensten oder der Einsatz von TeleMedizin nehmen i.d.R. eine Zeitdauer von mehr als vier Jahren in Anspruch. Zudem liegen die Kosten für diese Handlungsmaßnahmen deutlich höher als jene der zuvor genannten Maßnahmen.

Die Auswertungen im Rahmen der vorliegenden Studie haben gezeigt, dass in vielen Gemeinden der Region Ostwürttemberg ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote existieren. Eine große Anzahl dieser Bedienungsformen bzw. Angebote wird durch das Ehrenamt getragen. Dieses wird auch zukünftig von großer Bedeutung für die Region sein. Anzumerken ist, dass in allen Gemeinden im Landkreis Heidenheim flexible Bedienungsformen oder alternative Mobilitätsangebote ermittelt werden konnten. Dieses war im Ostalbkreis nicht der Fall, dort verfügen die genannten Gemeinden weder über flexible Bedienungsformen noch über alternative Mobilitätsangebote. Dieses ist auch der Grund, warum die Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten vorrangig auf die Gemeinden im Ostalbkreis abzielen. Die Begründung des fehlenden Angebotes ist vermutlich auch auf die Größe des Landkreises zurückzuführen. Eine vollumfängliche Abdeckung bzgl. ÖPNV- bzw. flexiblen sowie alternativen Angeboten, stellt Flächenlandkreise vor eine große Herausforderung.

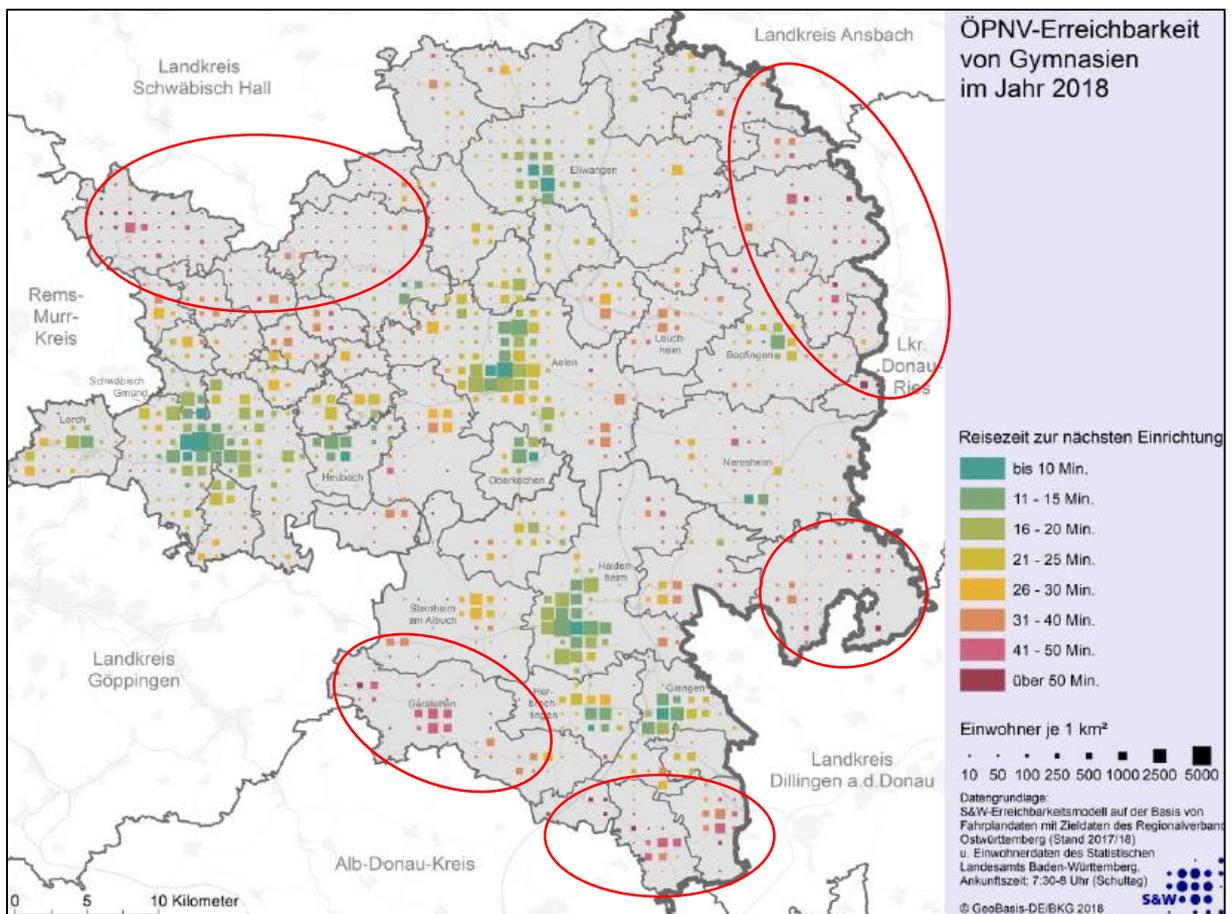
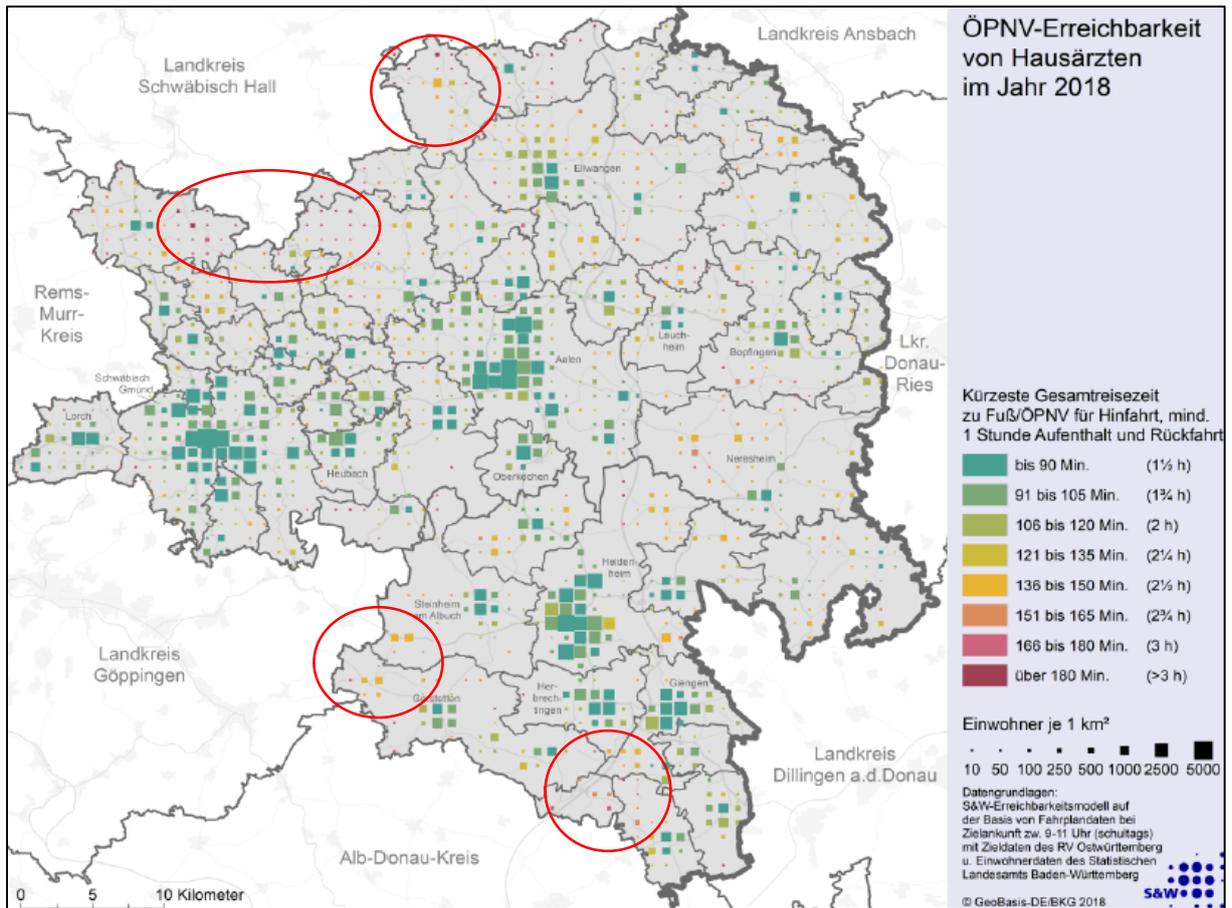
Neben den engagementbasierten flexiblen Bedienungsformen muss auch das Angebot an (privatwirtschaftlichen) alternativen Mobilitätsangeboten stetig gestärkt und ausgebaut werden. Hierfür sollte es das Ziel sein, das Carsharing-Angebot auf die Gemeinden des Ostalbkreises und den Landkreis Heidenheim auszuweiten. Somit stünde der Region Ostwürttemberg ein flächendeckendes Carsharing-Angebot zur Verfügung.

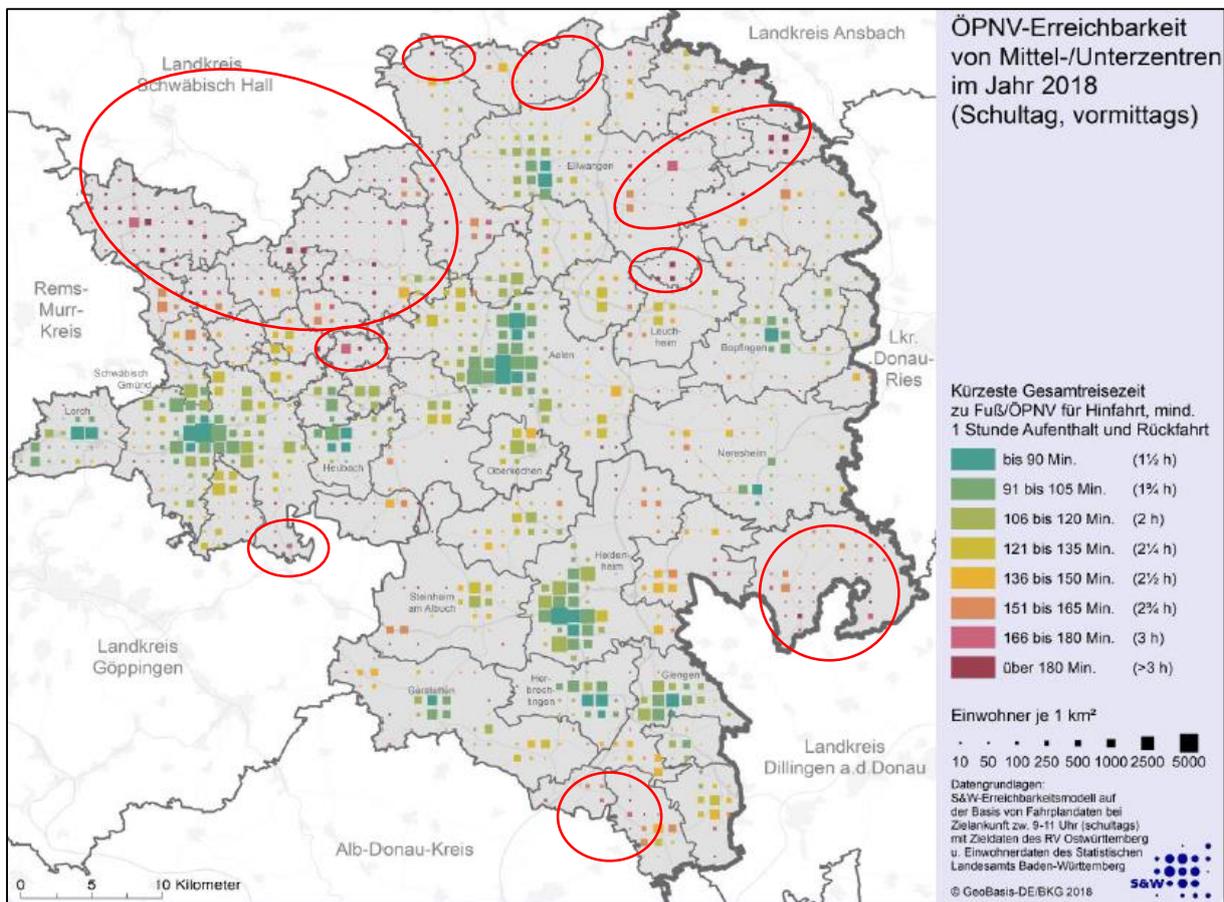
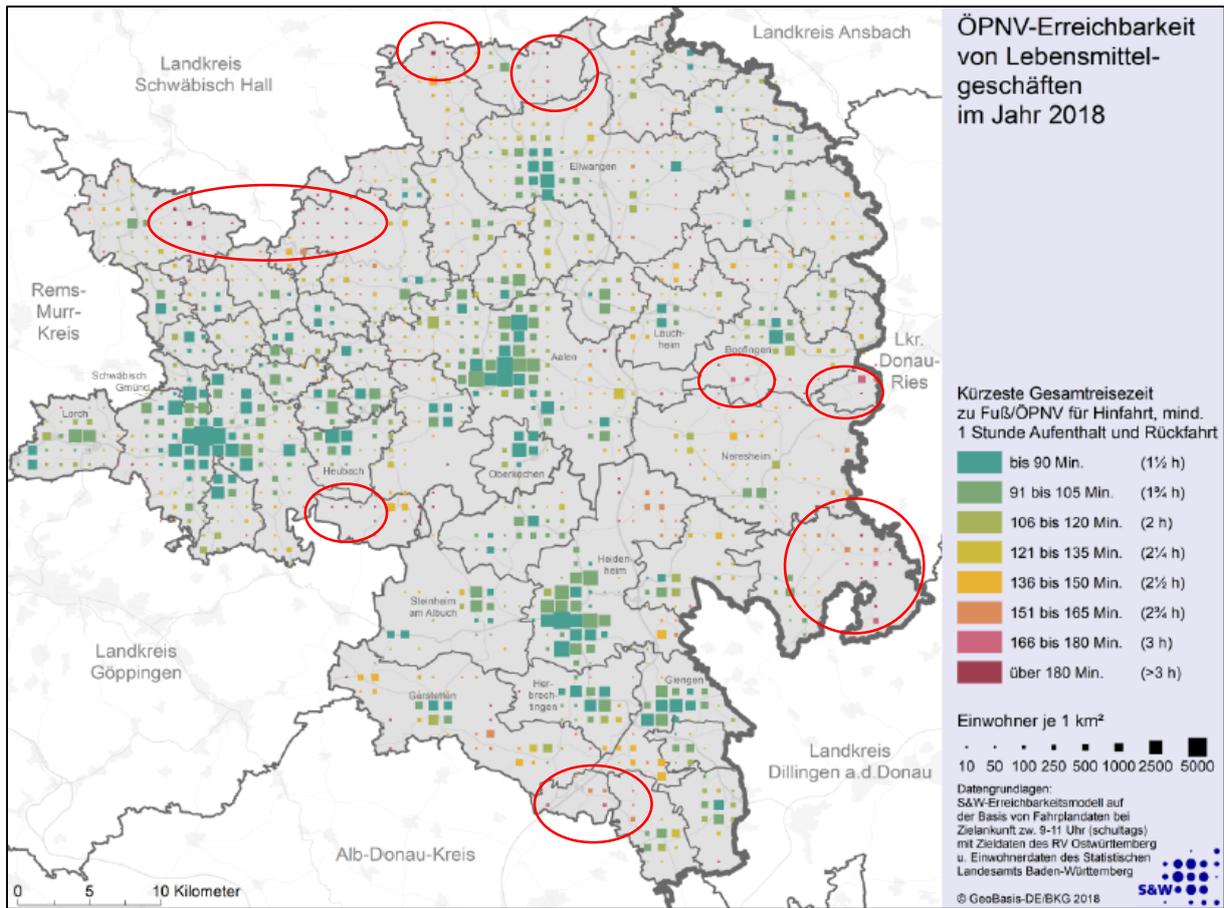
Vor diesem Hintergrund sollten die ÖPNV- und Mobilitätsträger auf die bereits erarbeiteten erfolgreichen Synergien der letzten Jahre zurückgreifen und regionale sowie inter-kommunale Mobilitätskonzepte weiter vorantreiben.

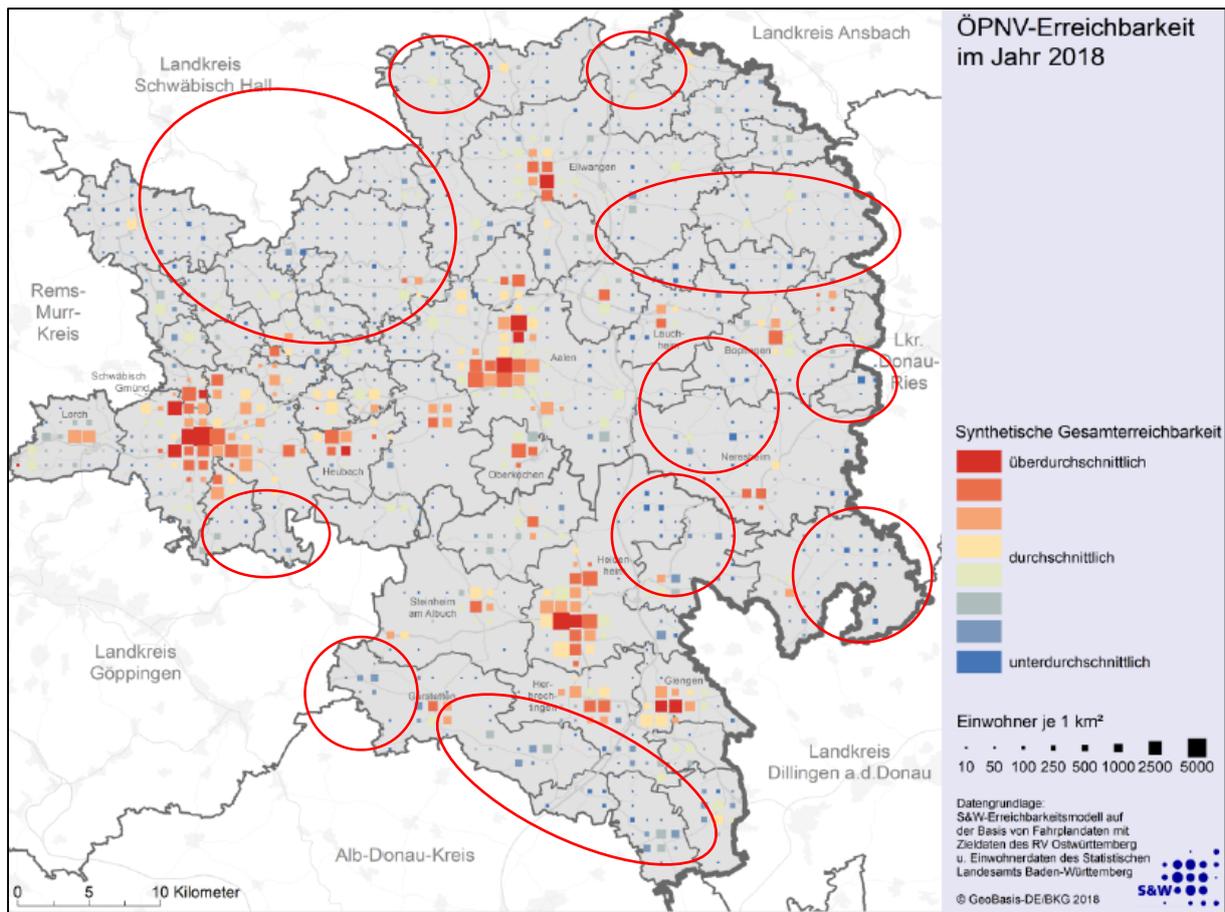
Diese Studie kann die Komplexität des ÖPNV und der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg nur exemplarisch verdeutlichen. In vielen Bereichen sind die vorgestellten Fakten nur Auszüge aus einem viel breiteren Spektrum. Gerade ehrenamtliche Gemeinschaftsverkehre unterliegen einem ständigen Veränderungsprozess, da sie unmittelbar von ehrenamtlichen Fahrern und Fahrerinnen betreut und durchgeführt werden, neu entstehen oder z. B. auch wegen zu geringer Nachfrage nach dem Probelauf wieder schließen.

Die in der Studie enthaltenen Daten und Informationen wurden gewissenhaft und mit größtmöglicher Sorgfalt nach wissenschaftlichen Grundsätzen ermittelt. Für deren Vollständigkeit und Richtigkeit kann jedoch keine Garantie übernommen werden.

Anlage 1







Anlage 2

Gemeinden	Erschließungsmängel	Erreichbarkeitsbenachteiligung
Aalen		
Abtsgmünd		<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Adelmannsfelden		<ul style="list-style-type: none"> • Apotheken, • Mittel- und Unterzentren
Bartholomä	Bereich Feriendorf, Amalienhof	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser, • Apotheken, • Nahversorgung
Böbingen a. d. R.	Bereich Schelmen	
Bopfingen	östliches Wohngebiet, nördlicher Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorgung
Dischingen	südwestl. Siedlungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Durlangen		
Ellenberg		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Apotheken
Ellwangen/Jagst		
Eschach		<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtungen
Essingen		
Gerstetten	Heuchlingen Neubaugebiet und südwestl. Siedlungsgebiet, Gussenstadt westlicher und südlicher Siedlungsbereich, Dettingen westl. Siedlungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtungen
Giengen a. d. B.		
Göggingen		<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtungen
Gschwend	Altersberg	<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung
Heidenheim a. d. B.	Schnaitheim	
Herbrechtingen	südwestl., nordöstl. Siedlungsbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Hermaringen	südl. Siedlungsgebiete, geplantes Gewerbegebiet	
Heubach		
Heuchlingen		
Hüttlingen		
Iggingen		
Jagstzell	Siedlungsbereich am Geisberg, Knausberg/Weiler	<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorgung
Kirchheim a. R.		<ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser, • Bildungseinrichtungen
Königsbronn		
Lauchheim		
Leinzell		
Lorch		
Möggingen		
Mutlangen		
Nattheim		

Neresheim	Dorfmerkingen (Westen)	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser
Neuler	südöstlicher Siedlungsbereich, Neubaugebiet Spagen	<ul style="list-style-type: none"> • Apotheken
Niederstotzingen	geplantes Wohngebiet, Gewerbegebiet, Stetten nordöstl. Siedlungsgebiet	
Obergröningen		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Krankenhäuser, • Mittel- und Unterzentren
Oberkochen		
Rainau		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte
Riesbürg		<ul style="list-style-type: none"> • Apotheken, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung
Rosenberg	südwestlicher Siedlungsbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Apotheken, • Nahversorgung
Ruppertshofen		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Bildungseinrichtungen
Schechingen		<ul style="list-style-type: none"> • Mittel- und Unterzentren
Schwäbisch Gmünd	Industriegebiet West	
Sontheim a. d. B.	westliches Siedlungsgebiet, südlicher Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtungen
Spraitbach		
Steinheim a. A.	östlicher, nördlicher Siedlungsbereich	
Stödtlen	südlicher Siedlungsbereich	
Täferrot		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte
Tannhausen		<ul style="list-style-type: none"> • Hausärzte, • Bildungseinrichtungen, • Mittel- und Unterzentren
Unterschneidheim	nordöstlicher Siedlungsbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtungen, • Mittel- und Unterzentren
Waldstetten		
Westhausen		
Wört		

	<i>kein bis kleiner Handlungsbedarf</i>
	<i>mittlerer Handlungsbedarf</i>
	<i>großer Handlungsbedarf</i>

Anmerkung: Bei der Erstellung der vorliegenden Tabelle wurden bereits die zur Verfügung stehenden bzw. betriebenen flexiblen sowie alternativen Mobilitätsangebote in den jeweiligen Gemeinden berücksichtigt. Aufgrund dessen können sich Abweichungen zu der in Kap. 5.2 dargestellten Tab. 5 ergeben. In Tab. 5 wurden sowohl flexible als auch alternative Mobilitätsangebote nicht berücksichtigt. Tab. 5 bildet lediglich die Erschließungslücken ab, welche durch eine unzureichende ÖPNV-Bedienung entstanden sind.

Anlage 3

Ort	Organisation	privat/ehrenamtlich	Halte, Zeitraum	Art	Zielgruppe
Aalen	AWO Ortsverein Aalen e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr, Aalen, Wasseralfingen, Hofen, Unterkochen, Fachsenfeld, Ebnat, Waldhausen, Dewangen	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Aalen	Deutsches Rotes Kreuz	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-So 6-23 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren und Menschen mit Behinderung
Aalen	Die Johanniter	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Menschen mit Behinderung
Aalen	Landratsamt Ostalbkreis	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Fr + Sa und an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen 22 - 6 Uhr im gesamten Ostalbkreis	<ul style="list-style-type: none"> • Taxi-Kooperation 	<ul style="list-style-type: none"> • Jugendliche und junge Erwachsene
Aalen	Kath. Sozialstation St. Martin gGmbH	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr, Waldhausen, Ebnat Unterkochen	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Abtsgmünd	Förderstiftung Abtsgmünd – „selbst.bestimmt.leben.“	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Rollstuhlfahrer
Abtsgmünd	Gemeinde Abtsgmünd	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Aalen, Abtsgmünd, Schwäbisch Gmünd, Ellwangen (Mo-Fr 8-13 Uhr)	<ul style="list-style-type: none"> • PKW-Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren und Menschen mit Behinderung
Adelmannsfelden	Gemeinde Adelmannsfelden	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-18 Uhr im 30 km Umkreis (z.B.	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren und mobilitätseingeschrän

			Aalen, Ellwangen, Crailsheim, etc.)		kte Personen (aber keine Rollstühle)
Bartholomä	Miteinander - Füreinander in Bartholomä	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Böbingen an der Rems	Elisabethenverein Böbingen / Rems e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr, Böbingen, Gmünd, Allen, Heubach, Umkreis von 15 km	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit eingeschränkter Mobilität
Bopfingen	Stadt Bopfingen	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Studentakt	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Dischingen	Freunde schaffen Freude e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Durlangen	Gemeinde Durlangen	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo, Mi, Fr 8.30- 11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Ellenberg	Katholischer Krankenpflegeverein Ellenberg	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 9-17 Uhr, Aalen, Ellwangen, Crailsheim, Dinkelsbühl, max. 30 km	<ul style="list-style-type: none"> • PKW- Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • hilfsbedürftige Personen mit eingeschränkter Mobilität
Ellwangen	Malteser Hilfsdienst GmbH	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren und Menschen mit Behinderung
Ellwangen	OK.go Mobilitäts AG	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	2 Linien mit festen Haltestellen, Abgestimmt auf An- und Abfahrtszeiten der DB	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle

Essingen	Gemeinde Essingen (eingestellt)	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Di-Do 9-11 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Bügerrufauto 	
Gerstetten	Verein zur Förderung der Krankenpflege - Senioren helfen Senioren	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Gerstetten	Kreis Göppingen, Kreis Heidenheim, Gemeinde Gerstetten	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Geislingen, Waldhausen, Gussenstadt, Gerstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Giengen an der Brenz	Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Wohngebiet "Südstadt", Schießberg, "Rechbergwanne", Memminger Wanne, Südstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Göggingen	Gemeinde Göggingen	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Gschwend	AG Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Gschwend	DRK-Initiative Gschwend „Bürger für Bürger und Seniorenrunde“	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	flexibel	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Hermaringen	Gemeinde Hermaringen	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 		<ul style="list-style-type: none"> • PKW-Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Heubach	DRK-BürgerMobil Heubach	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	15 km	<ul style="list-style-type: none"> • Bügerrufauto 	<ul style="list-style-type: none"> • Hilfsbedürftige Bürger
Heubach	Bezirksamt Lautern - Äter werden in Lautern e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr, 15 km	<ul style="list-style-type: none"> • Bügerrufauto 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle

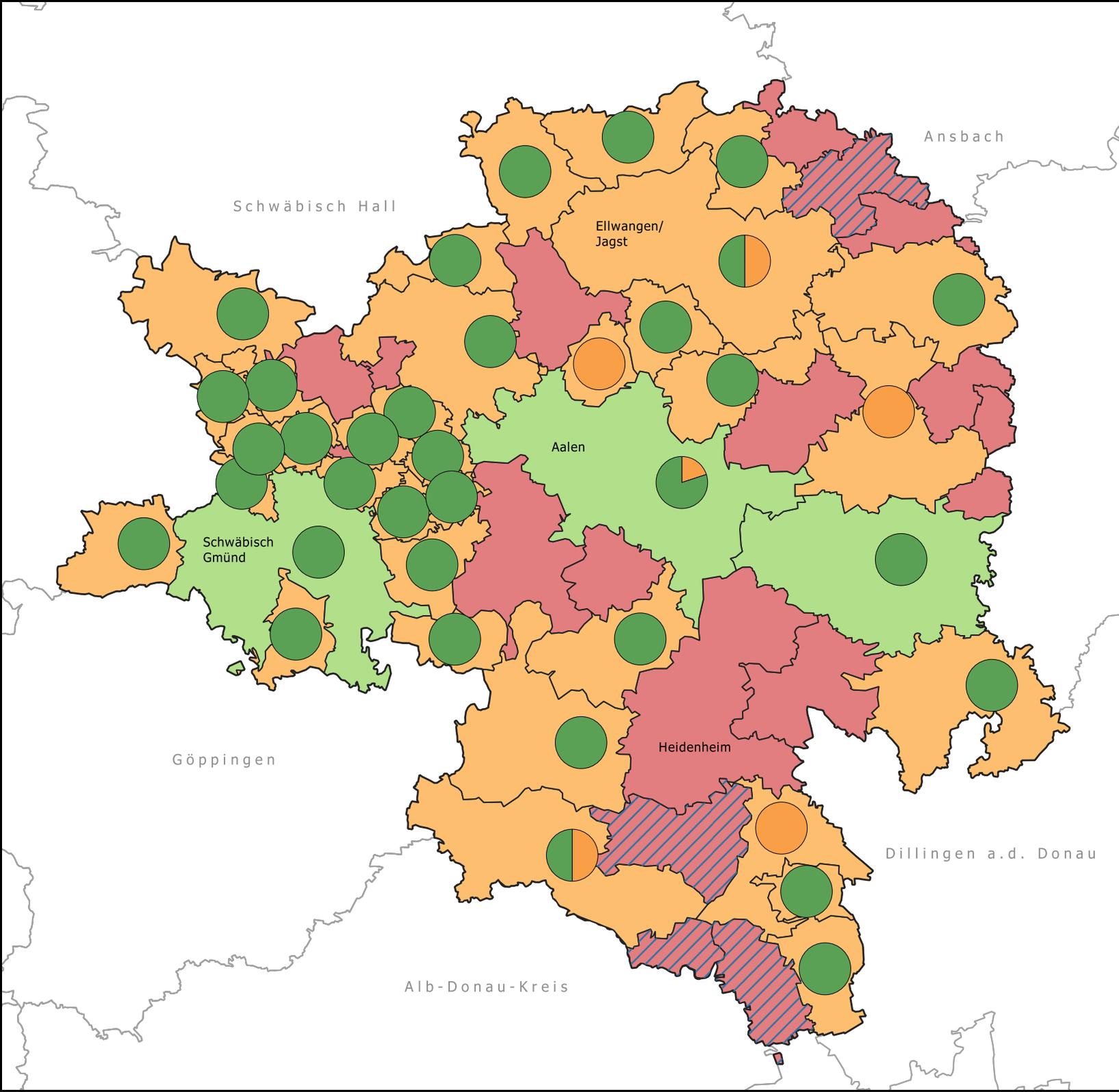
Heuchlingen	"Heuchlinger für Heuchlinger"	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-18 Uhr, 25 km	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Hüttlingen	Gemeinde Hüttlingen	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	3 Routen, werktags 8.45-11.30 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Iggingen	"Igginger für Igginger"	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-18 Uhr, max. 40 km	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Jagstzell	Wer hilft wem e.V. Jagstzell - Fahrdienst Börse Jagstzell	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • PKW-Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Kirchheim	Evangelische-Gesamtkirchengemeinde (eingestellt)	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Königsbronn	Gemeinde Königsbronn	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo,Mi,Fr 9-15.30 Uhr, feste Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Lorch	Stadt Lorch - Forum-58-Plus Lorch e.V. (nur für Mitglieder)	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Schwäbisch Gmünd - Schorndorf - Göppingen - Welzheim (Mo-Fr 9-18 Uhr)	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Lorch	AG Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Möggingen	Förderverein Miteinander leben in Möggingen e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerrufauto 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Mutlangen	AG Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend,	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit

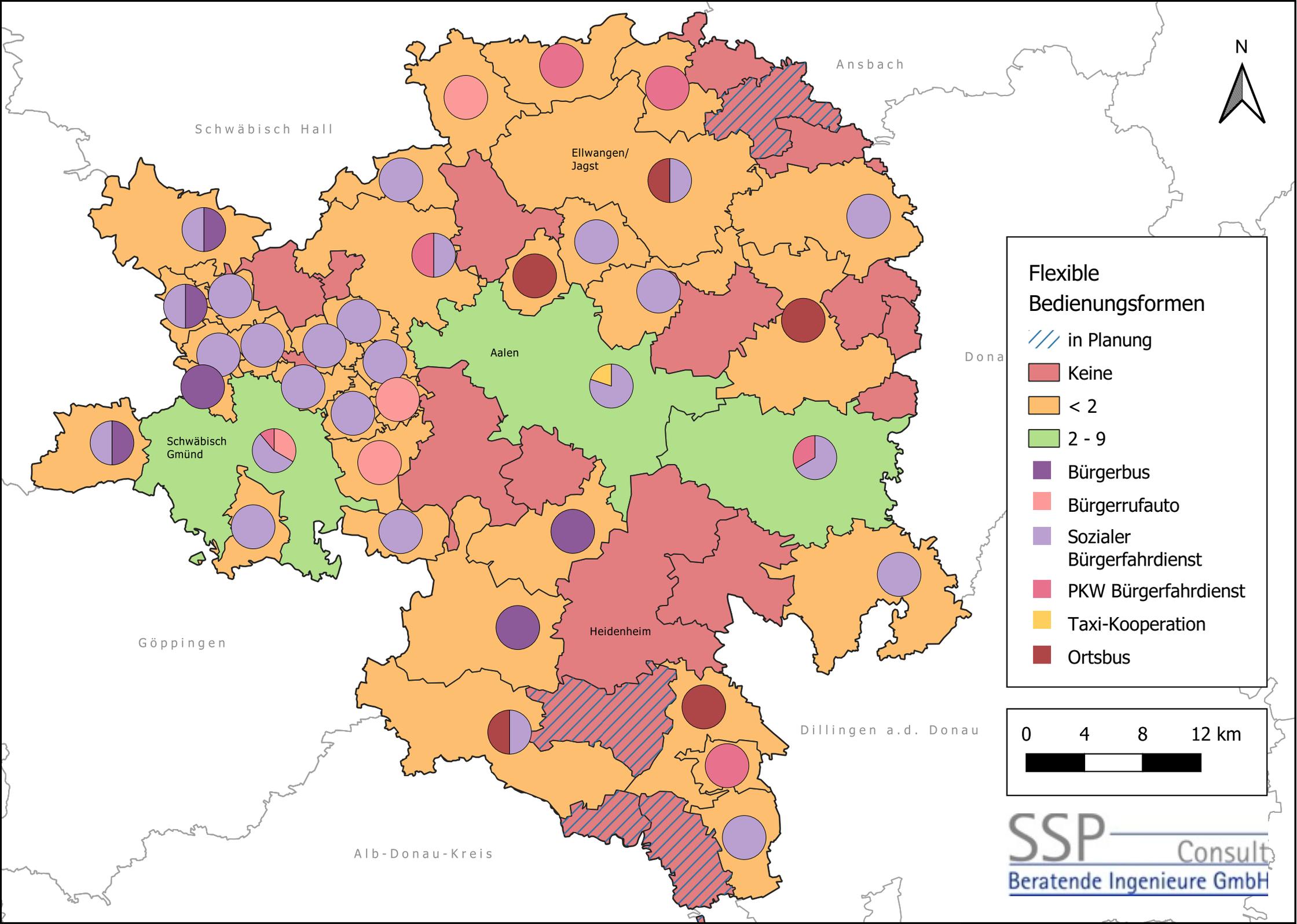
			Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)		erheblichem Aufwand nutzen können
Neresheim	Kath. Pfarramt Mariä Himmelfahrt Neresheim	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	
Neresheim	Caritas	• ehrenamtlich		• PKW- Bürgerfahrdienst	• Senioren
Neresheim	Nachbarschaftshilfe Neresheim	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	
Rainau	Gemeinde Rainau	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren und mobilitätseingeschrän kte Personen
Rainau	Krankenpflegeverein Dalkingen	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren und mobilitätseingeschrän kte Personen
Rosenberg	Bürgerhilfe Rosenberg e.V.	• ehrenamtlich	/	• Bürgerrufauto	
Ruppertshofen	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	• ehrenamtlich	Mo, Mi, Fr 8.30- 11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schechingen	Gemeinde Schechingen	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18 Uhr	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren, • Mobilitätseingeschrän kte Personen
Schwäbisch Gmünd	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	• ehrenamtlich	Mo-So 6-23 Uhr	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schwäbisch Gmünd	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schwäbisch Gmünd	Lebenshilfe e.V. Schwäbisch Gmünd	• ehrenamtlich	/	• Bürgerrufauto	• Alle
Schwäbisch Gmünd	Malteser Hilfsdienst GmbH Schwäbisch Gmünd	• ehrenamtlich		• sozialer Bürgerfahrdienst	• Menschen mit Behinderung

Schwäbisch Gmünd	Seniorenfahrdienst Herlikofen	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd und Eingemeindung	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 9-11 Uhr , 15 km	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Schwäbisch Gmünd-Bargau	St. Antonius Verein 1922 e.V. Bergau	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • PKW-Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Schwäbisch Gmünd-Bettringen	St. Elisabethenverein Bettringen	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo-Fr 8-17 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerrufauto 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Schwäbisch Gmünd-Straßdorf	DRK Bürgermobil Straßdorf - DRK-Fahrdienst Straßdorf	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerrufauto 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Sontheim	Ortsseniorenrat Sontheim	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Spraitbach	AG Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Spraitbach	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo, Mi, Fr 8.30-11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren
Steinheim am Albuch	Rathaus Steinheim	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo und Do	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Täferrot	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich 	Mo, Mi, Fr 8.30-11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Bürgerfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Senioren

Tannhausen	Autohaus Baur	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Unterschneidheim	Solidargemeinschaft Mehrwert Unterschneidheim	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Waldstetten	DRK-Fahrdienst Waldstetten	• ehrenamtlich	Mo-Fr im 15 km Umkreis	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Westhausen	Westhausen ist mobil "WiM"	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18 Uhr	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren

	<i>bereits in der bereitgestellten Fahrdienstliste vorhanden</i>
	<i>neu hinzugefügte flexible Mobilitätsangebote</i>
	<i>bereits wieder eingestellte Mobilitätsangebote</i>





Schwäbisch Hall

Ansbach

Ellwangen/
Jagst

Aalen

Schwäbisch
Gmünd

Heidenheim

Göppingen

Dillingen a.d. Donau

Alb-Donau-Kreis

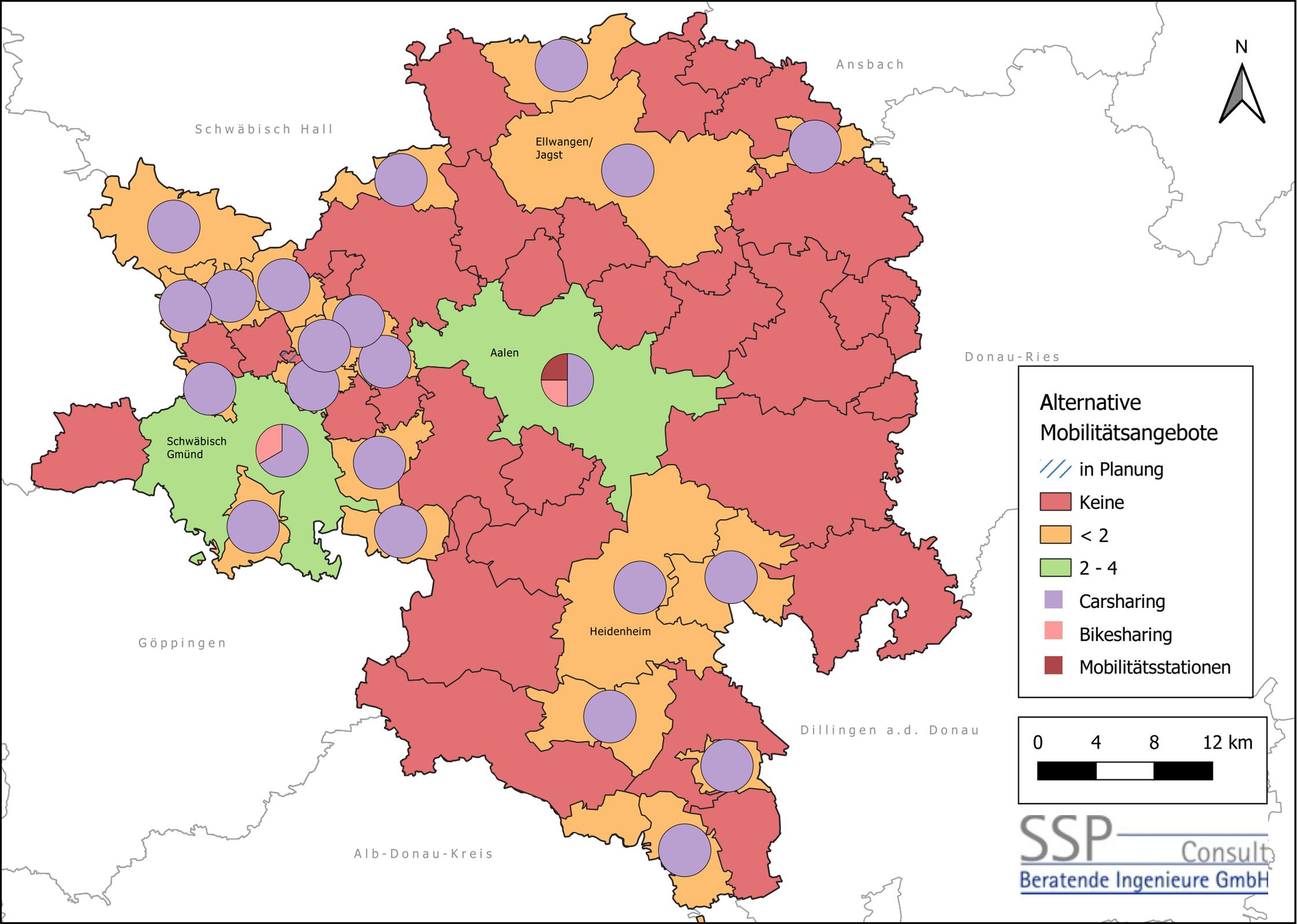
Anlage 4

Ort	Organisation	privat/ehrenamtlich	Halte, Zeitraum	Art	Zielgruppe
Aalen	Deutsche Bahn AG	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Hauptbahnhof, Bahnhof Wasseralfingen, Kreisberufsschulzentrum, Parkplatz Limes-Therme, Kreisverkehr Rombacher Str. am Hochschulparkhaus	<ul style="list-style-type: none"> • Bikesharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Aalen	Tamyca	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	flexibel	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Aalen	Stadt Aalen	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Parkhaus am Bahnhof, Parkhaus Spitalstraße, Tiefgarage Rathaus, Hochschule, Ellwanger Torplatz/Amtsgericht, Wasseralfingen Zentrum, Weststadt, Industriegebiet West, Grauleshof	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Aalen	Stadt Aalen	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	/	<ul style="list-style-type: none"> • Mitfahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Berufstätige
Aalen	Stadtwerke Aalen	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Rathaus Tiefgarage und Parkhaus am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Adelmannsfelden	Gemeinde Adelmannsfelden	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Hauptstraße. 71	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein, • Vereine und Firmen
Bartholomä	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Dorfhaus Bartholomä	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Ellwangen	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	P+R Bahnhof Ellwangen, Parkpalette am Schönen Graben	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Eschach	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Rathaushausplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein

Gerstetten	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	/	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Göggingen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Wasserturmweg	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Gschwend	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Gmünder Straße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Heidenheim	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Am Ugental, Hurdenstraße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Heidenheim	Stadt Heidenheim / DRK Heidenheim	• ehrenamtlich	Stadtgebiet Heidenheim, Mo-Fr 8-18 Uhr	• Mitfahrzentrale	• Personen > 59 Jahr
Herbrechtingen	Stadtwerke Ulm	• privatwirtschaftlich	Lange Straße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Hermaringen	Stadtwerke Ulm	• privatwirtschaftlich	Karlstraße 12	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Heubach	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	In den Schloßgärten, Rosensteinstraße 46	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Heuchlingen	Gemeinde Heuchlingen	• privatwirtschaftlich	Rathaus Heuchlingen	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Iggingen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Marktplatz 6	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Jagstzell	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	/	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Mutlangen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Spraitbacher Str. 82, Feldstraße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Nattheim	Gemeinde Nattheim - BreamaMobil	• privatwirtschaftlich	/	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Niederstotzingen	Stadtwerke Ulm	• privatwirtschaftlich	Im Städtle 26	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Rosenberg	Schmidt's Rollender Supermarkt	• privatwirtschaftlich	Do 15-17 Uhr	• Mobile Nahversorgung	• Alle
Ruppertshofen	Gemeinde Ruppertshofen	• privatwirtschaftlich	Erlenstraße 1	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Schechingen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Raifeisenstraße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein

Schwäbisch Gmünd	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Leutzestraße, Turniergraben, Bahnhofsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Schwäbisch Gmünd	Call a Bike (DB)	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Hauptbahnhof, Marktplatz, Obertrettingerstraße, Junges Wohnen (Am Sonnenhügel)	<ul style="list-style-type: none"> • Bikesharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle
Schwäbisch Gmünd	Stadtwerke Schwäbisch Gmünd	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Bahnhof und Rathaus	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Spraitbach	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Rathaus Spraitbach	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Tannhausen	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Hauptstraße 54	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein
Waldstetten	Autohaus Baur	<ul style="list-style-type: none"> • privatwirtschaftlich 	Gmünder Straße 9	<ul style="list-style-type: none"> • Lokales Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Personen mit Führerschein

	<i>bereits in der bereitgestellten Fahrdienstliste vorhanden</i>
	<i>neu hinzugefügte flexible Mobilitätsangebote</i>
	<i>bereits wieder eingestellte Mobilitätsangebote</i>





Schwäbisch Hall

Ansbach

Ellwangen/
Jagst

Flexible + Alternative Mobilitätsangebote

 in Planung

 Keine

 < 3

 3 - 12

 Bürgerbus

 Bürgerrufauto

 Sozialer Bürgerfahrdienst

 PKW Bürgerfahrdienst

 Taxi-Kooperation

 Ortsbus

 Mitfahrdienst

 Mobilitätsstationen

 Carsharing

 Bikesharing

Don

Schwäbisch
Gmünd

Aalen

Heidenheim

Göppingen

Dillingen a.d. Donau

Alb-Donau-Kreis

0 4 8 12 km

