

Mobilitätskonzept für den Landkreis Haßberge

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Ergebnisbericht für den Landkreis Haßberge

Berlin, 8. Februar 2019

Inhalt

1.	Hintergrund und Ziele	9
2.	Analyse und Bewertung der vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote	10
2.1	Demographie und Beschäftigung	10
2.1.1	Siedlungsstruktur	10
2.1.2	Einwohnerdaten und Bevölkerungsprognose	12
2.1.3	Beschäftigung	16
2.2	Bestandsaufnahme von Angeboten in den Daseinsvorsorgebereichen	18
2.2.1	Bildung	18
2.2.2	Gesundheit und Pflege	20
2.2.3	Versorgung mit Lebensmitteln, Bank- und Postdienstleistungen	22
2.2.4	Freizeit und Tourismus	23
2.3	Mobilitätsbezogene Daten	24
2.3.1	Bestehendes Mobilitätsangebot	24
2.3.2	Radverkehr	32
2.3.3	Motorisierter Individualverkehr, Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad	34
2.3.4	Vorhandene Verflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Pendlern)	35
2.4	Erreichbarkeitsdefizite von Daseinsvorsorgeeinrichtungen	38
2.4.1	Erreichbarkeit von Hausärzten	39
2.4.2	Erreichbarkeit von Kindertagesstätten	40
2.4.3	Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen	41
2.4.4	Schlussfolgerungen für die zukünftige Mobilität	42
2.5	Defizitanalyse des öffentlichen Verkehrs	42
2.6	Empfehlungen und Handlungsbedarfe aus begleitenden Planungen und Analysen	47
2.6.1	Lokale Entwicklungsstrategie (LES) für LEADER mit Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen (IRE) für EFRE	47
2.6.2	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Main & Haßberge	48
2.6.3	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Gemeinde-Allianz Hofheimer Land	49
2.6.4	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Baunach-Allianz	51
2.6.5	Seniorenpolitisches Gesamtkonzept des Landkreises Haßberge	52
2.6.6	Weitere relevante Planungen und Konzepte	53
3.	Ermittlung tatsächlicher Mobilitätsbedürfnisse	54
3.1	Mobilitätsbedürfnisse aus Nutzersicht	54
3.1.1	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	55
3.1.2	Mobilitätsverhalten	56
3.1.3	Information zu Mobilitätsangeboten und Fahrzeiten	57
3.1.4	Bewertung des ÖPNV-Angebots	57

3.1.5	Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung	58
3.1.6	Ideen und Wünsche zur Verbesserung der Mobilität	59
3.2	Mobilitätsbedürfnisse aus Sicht der Kommunen	61
3.2.1	Grenzüberschreitender ÖPNV und Freizeitverkehre	62
3.2.2	Mobilitätsinformation und -organisation	63
3.2.3	Bürgerschaftliche Mobilität	63
3.2.4	Betriebliche Mobilität	64
3.2.5	Sektorenübergreifende Kooperationen zur Erreichbarkeitssicherung	64
4.	Handlungserfordernisse und potenzielle Handlungsansätze	66
4.1	Vernetzung und Lückenschluss	66
4.2	Freizeitverkehre	70
4.3	ÖPNV-Anbindung in angrenzende Gebietskörperschaften	72
4.4	Mobilitätsinformation	73
4.5	Beschäftigten- und Azubimobilität	76
5.	Leitprojekte	79
5.1	Auswahlprozess der Leitprojekte	79
5.2	Leitprojekt „Vernetzung durch Mobilitätsstationen und E-Dorfautos“	80
5.3	Leitprojekt „Freizeitlinien im ÖPNV: Burgenwinkel-Express und Express Nördlicher Steigerwald“	85
5.4	Leitprojekt „Grenzüberschreitende und CO ₂ -neutrale ÖPNV-Verbindung Ebern – Bad Rodach“	91
5.5	Leitprojekt „Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge“	94
5.6	Leitprojekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge“	96
	Literaturverzeichnis	99
	Anhang	103
A1	Städte, Märkte und Gemeinden	104
A2	ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Haßberge	107
A3	Fragebogen Nutzerbefragung	109
	Abbildungen	5
	Tabellen	6
	Abkürzungsverzeichnis	7

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Haßberge	11
Abbildung 2:	Schulstandorte im Landkreis Haßberge	19
Abbildung 3:	ÖPNV-Linien des Landkreises Haßberge mit Samstagsbedienung	26
Abbildung 4:	Bürgerbusangebote im Landkreis Haßberge	29
Abbildung 5:	Radwegenetz im Landkreis Haßberge	33
Abbildung 6:	Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Landkreis Haßberge	35
Abbildung 7:	Einpendler in den Landkreis Haßberge	36
Abbildung 8:	Auspendler aus den Städten, Märkten und Gemeinden des Landkreises Haßberge	37
Abbildung 9:	Pendler innerhalb des Landkreises Haßberge	38
Abbildung 10:	Erreichbarkeit von Hausärzten zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)	39
Abbildung 11:	Erreichbarkeit von Kindertagesstätten zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)	40
Abbildung 12:	Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)	41
Abbildung 13:	Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen	44
Abbildung 14:	Verkehrsmittelnutzung ausgewählter Wegezwecke	55
Abbildung 15:	Wünsche für das persönliche Mobilitätsverhalten	56
Abbildung 16:	Information zu Mobilitätsangeboten und Fahrzeiten	57
Abbildung 17:	Bewertung des ÖPNV-Angebots	58
Abbildung 18:	Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung	59
Abbildung 19:	Beispiel Carsharingfahrzeug „Dörpsmobil“	67
Abbildung 20:	Module einer Mobilitätsstation (Auswahl)	69
Abbildung 21:	Beispiel einer Mobilitätsstation im Offenburger Projekt „einfach mobil“	70
Abbildung 22:	Inhalte, Ziele und Zielgruppen der Mobilitätstrainings in den Landkreisen Spree-Neiße & Oberspreewald-Lausitz	76
Abbildung 23:	Maßnahmenkatalog des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Auswahl)	78
Abbildung 24:	Auswahlkriterien für Leitprojekte	79

Abbildung 25:	ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Haßberge	108
---------------	--	-----

Tabellen

Tabelle 1:	Bevölkerung nach Altersgruppen auf Gemeindeebene im Landkreis Haßberge zum Stichtag 31.12.2017	13
Tabelle 2:	Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Haßberge	14
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose 2028 nach Altersgruppen auf Gemeindeebene im Landkreis und Gesamtentwicklung gegenüber 2014	15
Tabelle 4:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Haßberge	16
Tabelle 5:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Landkreis Haßberge im Jahr 2017	16
Tabelle 6:	TOP 20 Arbeitgeber bzw. Wirtschaftsstandorte	17
Tabelle 7:	Kindertageseinrichtungen und Schulen im Landkreis Haßberge im Jahr 2017	18
Tabelle 8:	Situation der hausärztlichen Versorgung im Landkreis Haßberge 2018	20
Tabelle 9:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Haßberge	27
Tabelle 10:	Bürgerbusangebote im Landkreis Haßberge	30
Tabelle 11:	Festsetzungen des Nahverkehrsplans des Landkreis Haßberge	43
Tabelle 12:	Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplan zur Behebung von Defiziten in der Erreichbarkeit übergeordneter Orte	46
Tabelle 13:	Auswahl der Ideen und Wünsche zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Haßberge	60
Tabelle 14:	Projekt „Mobilitätsstationen“	81
Tabelle 15:	Projekt „E-Dorfautos“	83
Tabelle 16:	Projekt „Freizeitlinie Burgenwinkel-Express“	86
Tabelle 17:	Projekt „Freizeitlinie Express Nördlicher Steigerwald“	89
Tabelle 18:	Projekt „CO ₂ -neutrale Buslinie Ebern – Bad Rodach“	92
Tabelle 19:	Projekt „Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge“	95
Tabelle 20:	Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge“	97

Tabelle 21: Städte, Märkte und Gemeinden mit den zugehörigen Ortsteilen im Landkreis Haßberge (ohne Darstellung von Weiler und Einöden) 104

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CO ₂	Kohlendioxid
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
HNO	Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.Bay.	In Bayern
ILEK	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept
IRE	Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen
i.UFr.	In Unterfranken
IV	Individualverkehr
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KVB	Kassenärztliche Vereinigung Bayerns
LAG	Lokale Aktionsgruppe
LEADER	Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale (<i>Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft</i>)
LEP Bayern	Landesentwicklungsprogramm Bayern
LES	Lokale Entwicklungsstrategie
LK	Landkreis

Abkürzung	Erläuterung
MiFaZ	Mitfahrzentrale
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R	Regionalbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StMFLH	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
StMWi	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
SWOT	strengths, weakness, opportunities, threats (<i>Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse</i>)
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VSW	Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

1. Hintergrund und Ziele

Der Landkreis Haßberge lässt im Rahmen eines LEADER-Projektes der LAG Haßberge ein Mobilitätskonzept für den Landkreis Haßberge erstellen. Das Vorhaben ist eingebettet in die bereits erarbeitete Lokale Entwicklungsstrategie (LES) für LEADER mit Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen (IRE) für EFRE (Modellvorhaben LAG Haßberge e.V. LEADER und EFRE, Bayern 2014 – 2020).

Gleichzeitig wurde der Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Haßberge erarbeitet, der nach dessen Fertigstellung und Beschlussfassung am 17. Dezember 2018 eine wichtige Arbeitsgrundlage für das Mobilitätskonzept bildet.

Das Mobilitätskonzept zielt, unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Belange, auf die Sicherung der Mobilität für alle Landkreisbürger. Im Rahmen der Entwicklung von Projektideen zum Lückenschluss im Mobilitätssystem soll dabei

- ◆ auf die vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote im Landkreis,
- ◆ auf die Ziele und Festlegungen des Nahverkehrsplans aber vor allem
- ◆ auf Entwicklungen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten (stärkere Nutzung von Mobilitätsformen außerhalb des nach wie vor dominierenden Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen)

aufgesetzt werden.

Das vorliegende Mobilitätskonzept orientiert sich daher an den Zielen für die Mobilitätssicherung und dem klimapolitisch wichtigen Vermeidungsansatz für Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV). Aufbauend auf den durchgeführten Analysen, Befragungen und Beteiligungsverfahren wurden Handlungsempfehlungen für den Landkreis Haßberge zusammenfasst und priorisiert. Diese wurden in Form von Leitprojekten konkretisiert.

Das Mobilitätskonzept und die Leitprojekte sind auf die räumliche und zeitliche Verknüpfung und Kombination der verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsalternativen ausgerichtet und unterstützen damit ein flexibles und durchgängiges Mobilitätssystem zur Stärkung der Region und zur Erhöhung der Lebensqualität.

Zielbereiche dieses Mobilitätskonzeptes sind alle Mobilitätsanlässe, das heißt die Bereiche Schul-, Ausbildungs-, Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Alternative und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote finden dabei ebenso wie Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffemissionen des motorisierten Individualverkehrs besondere Berücksichtigung.

Die vorgeschlagenen Ansätze für alternative, bedarfsgerechte Bedienungsformen, für die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sowie für die Reduzierung des MIV wirken gleichzeitig als Maßnahmen zur Sicherung der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen im Sinne eines demographiefesten Mobilitätskonzeptes.

2. Analyse und Bewertung der vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote

Mit dem Ziel der Analyse und Bewertung der vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote im Landkreis, erfolgte eine umfangreiche Bestandsaufnahme und Untersuchung zu Strukturdaten, mobilitätsbezogenen Daten, Angeboten in den Daseinsvorsorgebereichen sowie deren Erreichbarkeit. Diese beinhaltete die folgenden Analyseschritte:

- ◆ Analyse der derzeitigen Siedlungsstruktur sowie der derzeitigen und prognostizierten Demographie,
- ◆ Analyse der Arbeitsmarktentwicklung sowie der Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte,
- ◆ Bestandsaufnahme von Angeboten in der Daseinsvorsorge in den Bereichen Bildung, Freizeit, Gesundheit und Versorgung,
- ◆ Analyse von Daten zum Mobilitätsangebot und zu Verknüpfungspunkten,
- ◆ Analyse der vorhandenen Verflechtungen von Pendlern,
- ◆ Analyse der Erreichbarkeiten von Daseinsvorsorgeeinrichtungen,
- ◆ Defizitanalyse des öffentlichen Verkehrs sowie
- ◆ Analyse begleitender Planungen und Konzepte.

Die Ergebnisse der der Bestandsaufnahme werden nachfolgend dargestellt.

2.1 Demographie und Beschäftigung

2.1.1 Siedlungsstruktur

Der 1972, im Rahmen der bayerischen Gebietsreform durch Zusammenlegung des ehemaligen Landkreises Haßfurt sowie Teile der ehemaligen Landkreise Ebern und Hofheim i.UFr., gebildete Landkreis Haßberge befindet sich im Nordwesten des Freistaats Bayern. Mit einer Fläche von rund 960 km² ist Haßberge ein mittelgroßer Landkreis in Bayern.¹

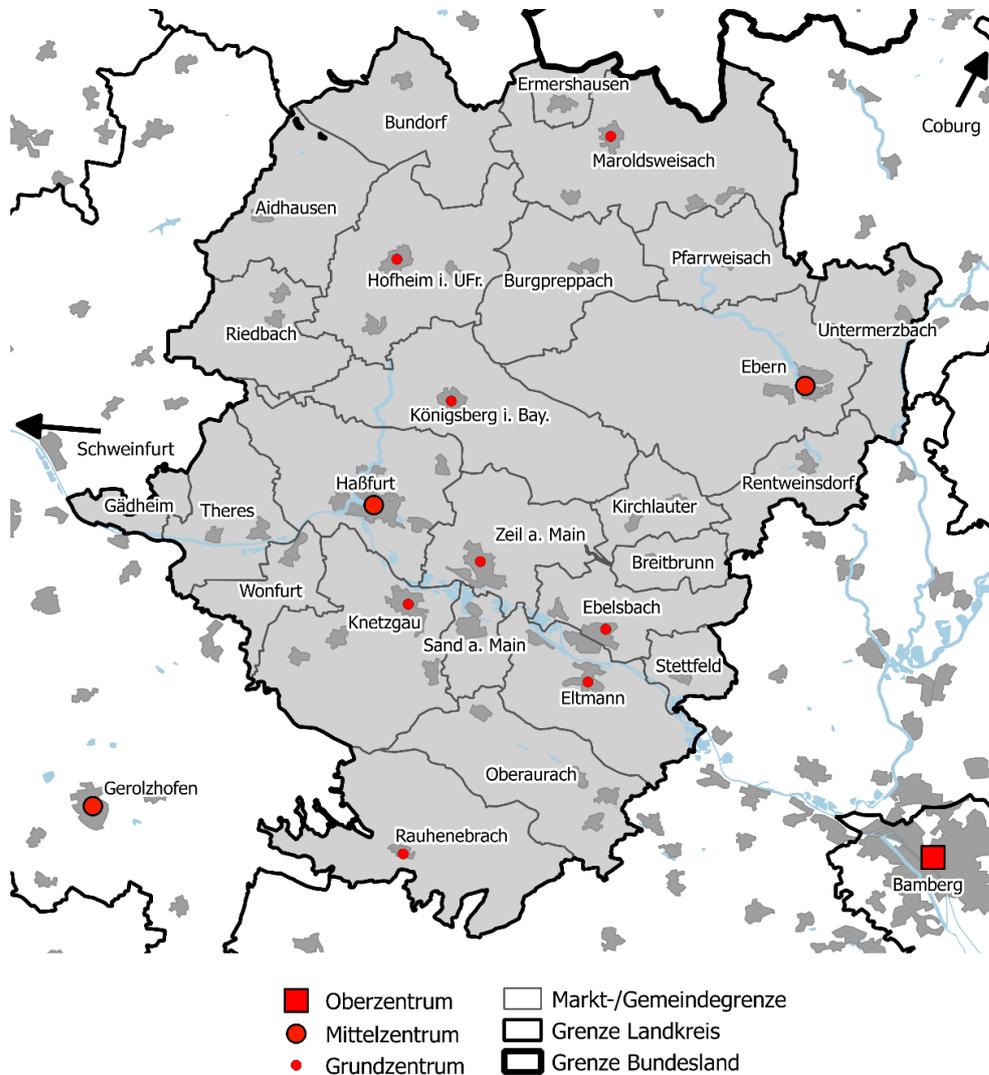
Der Landkreis Haßberge wird von folgenden Landkreisen begrenzt:

- ◆ Im Nordwesten Landkreis Rhön-Grabfeld,
- ◆ Im Norden Landkreis Hildburghausen (Thüringen),
- ◆ Im Nordosten Landkreis Coburg,
- ◆ Im Osten und Süden Landkreis Bamberg sowie
- ◆ Im Westen Landkreis Schweinfurt.

Der Landkreis gliedert sich in 26 kreisangehörige Städte, Märkte und Gemeinden, die teilweise in Verwaltungsgemeinschaften zusammengefasst sind. Sitz der Kreisverwaltung ist Haßfurt. Die einzelnen Kommunen mit ihren Ortsteilen werden in Anhang 1 dargestellt.

¹ Vgl. LK Haßberge 2018a.

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Haßberge



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: Bayerisches StMFLH 2018 und Regionaler Planungsverband Main-Rhön 2018.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP Bayern) schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen für das gesamte Bundesland und damit auch für den Landkreis Haßberge fest (vgl. Abbildung 1). Das zentralörtliche System in Bayern umfasst dabei die Stufen: Grundzentren, Mittelzentren, Oberzentren, Regionalzentren und Metropolen.

Der LEP Bayern weist Haßfurt und Ebern als Mittelzentren aus. Die dem Landkreis Haßberge nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Schweinfurt, Coburg und Bamberg (vgl. Abbildung 1). Das nächstgelegene Regionalzentrum ist Würzburg

und die nächstgelegene Metropole Nürnberg. Grundzentren legt der LEP Bayern nicht fest, diese werden in den Regionalplänen ausgewiesen.²

Für den Landkreis Haßberge sind im Regionalplan der Region Main-Rhön die Gemeinden Ebelsbach, Eltmann, Hofheim, Knetzgau, Königsberg, Maroldsweisach, Rauenebrach und Zeil als Grundzentren festgelegt.³

Laut des LEP Bayern ist der Landkreis Haßberge ein Raum mit besonderem Handlungsbedarf. Als besonders strukturschwache Gemeinden im Landkreis gelten die Gemeinden Aidhausen, Bundorf, Kirchlauter und Ermershausen.²

2.1.2 Einwohnerdaten und Bevölkerungsprognose

Zum Stichtag 31.12.2017 lebten 84.464 Einwohner im Landkreis Haßberge. Die bevölkerungsreichste Stadt ist Haßfurt mit 13.493 Einwohnern, gefolgt von Ebern mit 7.299 Einwohnern, Knetzgau mit 6.541 Einwohnern und Zeil mit 5.564 Einwohnern.^{4 5}

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Bevölkerung nach Altersgruppen auf Gemeindeebene zum Stichtag 31.12.2017.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Haßberge liegt bei 88 EW/km² (Stand 31.12.2017). Damit weist der Landkreis im landesweiten Vergleich eine der geringsten Bevölkerungsdichten in Bayern auf.

² Vgl. Bayerisches StMFLH 2018.

³ Vgl. Regionaler Planungsverband Main-Rhön 2018.

⁴ Vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2018a.

⁵ Die genannten Einwohnerzahlen beziehen sich auf die jeweilige Kommune inklusive deren Stadt- bzw. Ortsteile.

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen auf Gemeindeebene im Landkreis Haßberge zum Stichtag 31.12.2017

Stadt/Markt/Gemeinde	0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 65 Jahre	Über 65 Jahre	Insgesamt
Aidhausen (Gemeinde)	264	1.108	347	1.719
Breitbrunn (Gemeinde)	163	684	182	1.029
Bundorf (Gemeinde)	143	550	213	906
Burgpreppach (Markt)	221	857	280	1.358
Ebelsbach (Gemeinde)	597	2.393	760	3.750
Ebern (Stadt)	1.145	4.504	1.650	7.299
Eltmann (Stadt)	887	3.434	917	5.238
Ermershausen (Gemeinde)	109	351	121	581
Gädheim (Gemeinde)	194	804	259	1.257
Haßfurt (Stadt)	2.311	8.435	2.747	13.493
Hofheim i.UFr. (Stadt)	871	3.177	1.078	5.126
Kirchlauter (Gemeinde)	201	832	284	1.317
Knetzgau (Gemeinde)	1.133	4.144	1.264	6.541
Königsberg i.Bay. (Stadt)	572	2.293	768	3.633
Maroldsweisach (Markt)	523	2.029	758	3.310
Oberaurach (Gemeinde)	635	2.569	754	3.958
Pfarrweisach (Gemeinde)	268	931	306	1.505
Rauhenebrach (Gemeinde)	499	1.832	577	2.908
Rentweinsdorf (Markt)	290	985	308	1.583
Riedbach (Gemeinde)	331	1.089	308	1.728
Sand am Main (Gemeinde)	517	2.019	586	3.122
Stettfeld (Gemeinde)	188	775	188	1.151
Theres (Gemeinde)	415	1.732	550	2.697
Untermmerzbach (Gemeinde)	264	1.045	405	1.714
Wonfurt (Gemeinde)	338	1.293	346	1.977
Zeil am Main (Stadt)	862	3.427	1.275	5.564
Landkreis Haßberge	13.941	53.292	17.231	84.464

Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018a.

Bevölkerungsprognose

Die aktuelle Bevölkerungsprognose weist für den Landkreis Haßberge einen leichten Bevölkerungsrückgang aus. Ausgehend vom Basisjahr 2014 wird erwartet, dass die Bevölkerungszahl im Landkreis bis zum Jahr 2028 um -2,8% auf 81.770 Einwohner absinkt (vgl. Tabelle 2).

In der Altersstruktur der Bevölkerung des Landkreises Haßberge sind, entsprechend der Bevölkerungsentwicklung, ebenfalls leichte Veränderungen zu erwarten. Diese begründen sich insbesondere durch Wanderungsverluste sowie eine gestiegene Lebenserwartung.

Während sich der prognostizierte Anteil der Altersgruppe der unter 18-Jährigen bis 2028 nur leicht negativ verändern wird (-0,9%), wird der Anteil der 18- bis unter 65-Jährigen im Vergleich zum Jahr 2014 um rund -6,6% auf etwa 57,5% zurückgehen. Demgegenüber wird der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung im Landkreis Haßberge um rund +7,3% auf ca. 26,6% steigen (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Haßberge

Altersgruppen	Anteile der Altersgruppen, 2014	Anteil der Altersgruppen, 2028	Entwicklung 2018 bis 2028
0 bis unter 18 Jahre	16,8%	15,9%	-0,9%
18 bis unter 65 Jahre	63,8%	57,5%	-6,6%
Über 65 Jahre	19,4%	26,6%	+7,3%

Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018a. Bezugsjahr der Prognose ist 2014.

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung ist räumlich unterschiedlich ausgeprägt, wobei in den meisten Gemeinden von einem Rückgang der Bevölkerung ausgegangen wird. Der höchste Bevölkerungsrückgang wird in den Gemeinden Aidhausen (-15,3%), Ermershausen (-13,6%), Kirchlauter (-12,0%), Maroldsweisach (-9,1%), Bundorf (-8,7%) und Theres (-8,5%) erwartet. Von einem Bevölkerungszuwachs wird in der Prognose in den Gemeinden Gädheim (+4,7%), Eltmann (+3,2%), Riedbach (+2,8%), Haßfurt (+2,2%) und Untermerzsbach (+1,8%) ausgegangen (vgl. Tabelle 3).^{6 7}

⁶ Vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2018a.

⁷ Zu beachten ist, dass je geringer die Einwohnerzahl der untersuchten Gemeinden ist, desto stärker können die Parameter Zu- und Fortzüge, Mortalität und Fertilität, Ausweisung neuer Wohnbauflächen oder Seniorenwohnanlagen die prognostizierte demografische Entwicklung beeinflussen.

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose 2028 nach Altersgruppen auf Gemeindeebene im Landkreis und Gesamtentwicklung gegenüber 2014

Stadt/Markt/Gemeinde	0 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 65 Jahre	Über 65 Jahre	Entwicklung 2014 bis 2028
Aidhausen (Gemeinde)	230	820	440	-15,3%
Breitbrunn (Gemeinde)	130	610	240	-6,7%
Bundorf (Gemeinde)	140	460	240	-8,7%
Burgpreppach (Markt)	230	770	330	-6,4%
Ebelsbach (Gemeinde)	600	2.100	890	-3,7%
Ebern (Stadt)	1.060	3.960	1.980	-4,6%
Eltmann (Stadt)	880	3.190	1.340	+3,2%
Ermershausen (Gemeinde)	80	290	140	-13,6%
Gädheim (Gemeinde)	260	720	360	+4,7%
Haßfurt (Stadt)	2.270	7.590	3.550	+2,2%
Hofheim i.UFr. (Stadt)	730	2.730	1.350	-5,5%
Kirchlauter (Gemeinde)	190	660	330	-12,0%
Knetzgau (Gemeinde)	1.160	3.740	1.500	+0,3%
Königsberg i.Bay. (Stadt)	470	1.930	950	-7,7%
Maroldsweisach (Markt)	400	1.660	1.030	-9,1%
Oberaurach (Gemeinde)	600	2.490	920	-0,7%
Pfarrweisach (Gemeinde)	250	810	390	-2,0%
Rauhenebrach (Gemeinde)	410	1.600	710	-6,5%
Rentweinsdorf (Markt)	290	920	370	+0,6%
Riedbach (Gemeinde)	350	1.040	430	+2,8%
Sand am Main (Gemeinde)	450	1.760	760	-4,2%
Stettfeld (Gemeinde)	170	630	250	-7,9%
Theres (Gemeinde)	350	1.400	710	-8,5%
Untermmerzbach (Gemeinde)	260	920	550	+1,8%
Wonfurt (Gemeinde)	240	1.060	470	-6,8%
Zeil am Main (Stadt)	790	3.140	1.550	-1,4%
Landkreis Haßberge	12.990	47.000	21.780	-2,8%

Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018a. Bezugsjahr der Prognose ist 2014.

2.1.3 Beschäftigung

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Haßberge weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2017 um 6,9%. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 2,7% (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Haßberge

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2014	25.464	3,5%
2015	26.006	3,3%
2016	26.656	3,2%
2017	27.230	2,7%

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018a.

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Haßberge vor allem das produzierende Gewerbe, der Handel und das Gastgewerbe, sowie öffentliche und private Dienstleister. Im produzierenden Gewerbe sind rund 52,7% aller Beschäftigten tätig (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Landkreis Haßberge im Jahr 2017

Wirtschaftsbereich	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Anteil der Beschäftigten je Wirtschaftsbereich
Land- und Forstwirtschaft	186	0,7%
Produzierendes Gewerbe	14.352	52,7%
Handel, Verkehr, Gastgewerbe	4.430	16,3%
Unternehmensdienstleistungen	2.397	8,8%
Öffentliche und private Dienstleistungen	5.865	21,5%
Insgesamt	27.230	100,0%

Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018b.

Anmerkung: Datenstand zum Stichtag 30.06.2017.

Die Mehrzahl der großen Unternehmen des Landkreises Haßberge haben ihren Standort im mittleren und nördlichen Bereich des Landkreises. Eine Übersicht über ausgewählte Arbeitgeber bzw. Standorte wird in Tabelle 6 dargestellt.

Die wirtschaftlichen Branchenschwerpunkte im Landkreis Haßberge konzentrieren sich vor allem auf die Kreisstadt Haßfurt, Ebern, Königsberg, Hofheim, Untermerzbach, Maroldsweisach und Knetzgau.

Tabelle 6: TOP 20 Arbeitgeber bzw. Wirtschaftsstandorte⁸

Unternehmen	Standort	Mitarbeiter
FTE automotive GmbH	Ebern	2.000
Fränkische Rohrwerke Gebr. Kirchner GmbH & Co. KG	Königsberg i.Bay.	1.700
Rösler Oberflächentechnik GmbH	Untermerzbach	1.600
FRÄNKISCHE Industrial Pipes GmbH & Co. KG	Königsberg i.Bay.	1.530
UPONOR GmbH / Unicor GmbH	Haßfurt	856 / 126
FinnComfort Waldi Schuhfabrik GmbH	Haßfurt	600
Coca-Cola European Partners Deutschland GmbH	Knetzgau	500
Haßberg-Kliniken	Haßfurt	470
ELSO Elbe GmbH & Co. KG	Hofheim i.UFr.	416
Bosch Rexroth AG	Haßfurt	395
Uniwell Rohrsysteme GmbH & Co. KG	Ebern	360
Landratsamt Haßberge	Haßfurt	350
HAGA Metallbau GmbH	Hofheim i.UFr.	330
Weiss GmbH Spindeltechnologie	Maroldsweisach	270
Schlemmer GmbH	Haßfurt	230
BAURCONSULT Architekten Ingenieure	Haßfurt	210
PVS Fashion-Service GmbH	Haßfurt	201
ESN Deutsche Tischtennis Technologie GmbH	Hofheim i.UFr.	185
Autohaus Gelder & Sorg	Haßfurt	177

Daten: LK Haßberge 2018b.

Anmerkung: Stand der Mitarbeiterzahlen zwischen 31.12.2016 und 02.08.2018.

⁸ Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

2.2 Bestandsaufnahme von Angeboten in den Daseinsvorsorgebereichen

2.2.1 Bildung

Im Schuljahr 2016/2017 existieren im Landkreis Haßberge insgesamt 43 allgemeinbildende und berufliche Schulen (vgl. Tabelle 7). In den 62 Kindertageseinrichtungen waren 2017 etwa 3.500 genehmigte Plätze verfügbar, von denen 3.287 belegt waren. Dies entspricht einer Auslastungsquote von knapp 94%. Die Zahl der betreuten Kinder ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.⁹

Tabelle 7: Kindertageseinrichtungen und Schulen im Landkreis Haßberge im Jahr 2017

Einrichtungen	Anzahl	Anzahl betreute Kinder
Kindertageseinrichtungen	62	3 287
Allgemeinbildende Schulen	Anzahl	Anzahl Schüler
Grund- und Mittelschulen	23	4.199
Realschulen	4	2.056
Gymnasien	2	1.894
Förderschulen	3	393
Waldorfschulen	1	293
Gesamtanzahl im Landkreis	33	8.835
Berufliche Schulen	Anzahl	Anzahl Schüler
Berufsschulen	1	1.304
Berufsfachschulen	4*	205
Berufsfachschulen des Gesundheitswesens	3	236
Fachschulen (ohne Landwirtschaftsschulen)	1	61
Fachakademien	1	113
Gesamtanzahl im Landkreis	10	1.919

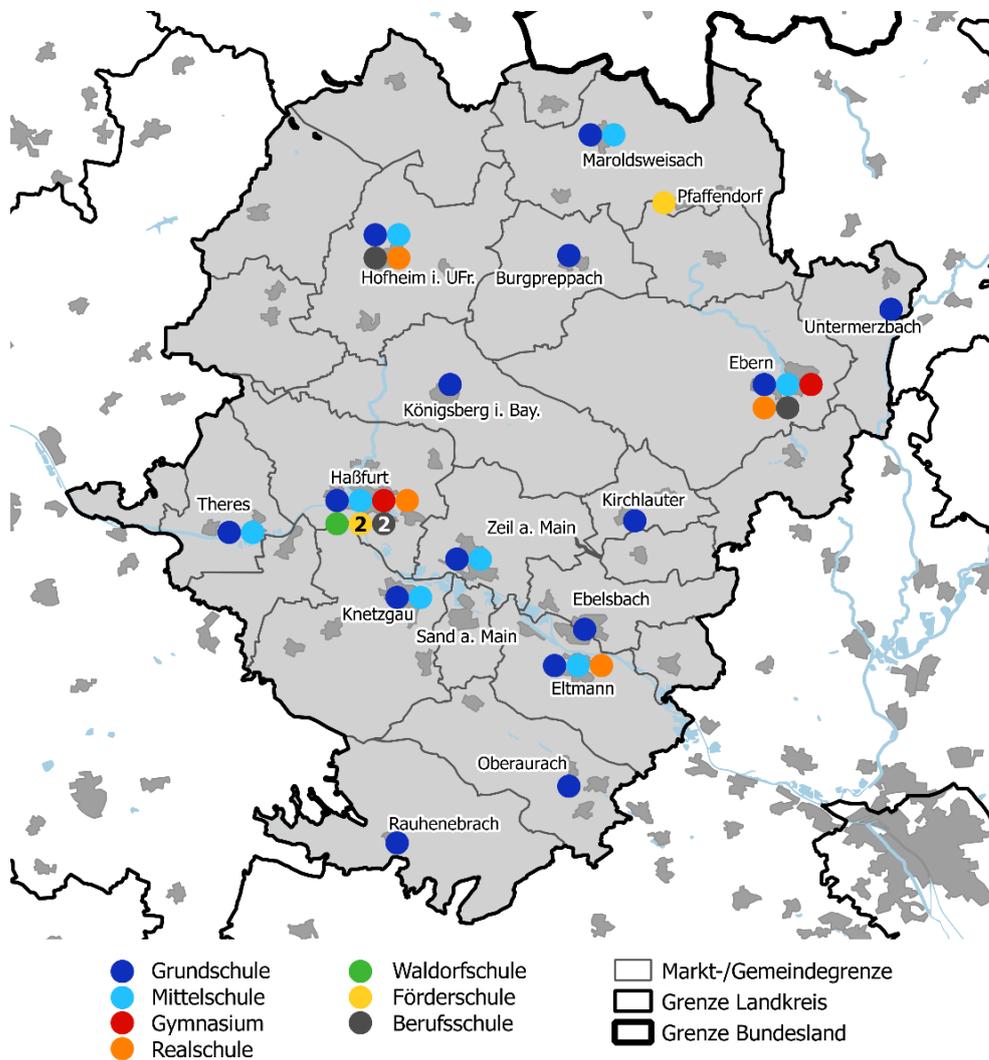
Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018c und LK Haßberge 2018c.

Anmerkung: * Ohne Wirtschaftsschulen und Berufsfachschulen des Gesundheitswesens.

Abbildung 2 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden und beruflichen Schulen im Landkreis Haßberge.

⁹ Vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2018c.

Abbildung 2: Schulstandorte im Landkreis Haßberge



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bayerisches Landesamt für Statistik 2018c und LK Haßberge 2018c.

Anmerkung: Die zehn beruflichen Schulen konzentrieren sich auf vier Berufsschulstandorte.

Die Prognose der Schülerzahlen geht, entsprechend der Bevölkerungsprognose sowie der Entwicklung der letzten Jahre, zukünftig ebenfalls von einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen aus. Schulschließungen sind in den nächsten Jahren aktuell jedoch nicht geplant.¹⁰

¹⁰ Vgl. LK Haßberge 2018c.

2.2.2 Gesundheit und Pflege

Im August 2018 waren etwa 36,2% der niedergelassenen Hausärzte im Landkreis Haßberge 60 Jahre oder älter. Damit liegt der Landkreis leicht über dem bayerischen Schnitt. Der Versorgungsgrad als Verhältnis zwischen Hausärzten und Einwohnern ist für den gesamten Landkreis zwar erfüllt, der Planungsbereich Haßfurt ist jedoch leicht unterversorgt. Der hausärztliche Planungsbereich der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns (KVB) sieht im Landkreis Haßberge eine Niederlassungsmöglichkeit für bis zu vier weitere Hausärzte. Dies betrifft den Planungsbereich Haßfurt (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Situation der hausärztlichen Versorgung im Landkreis Haßberge 2018

Einwohner	Planungsbereich Ebern	Planungsbereich Haßfurt	Landkreis Haßberge	Bayern
Anzahl Einwohner	27.479	56.894	84.373	12.930.751
Hausärzte				
Anzahl	21	37	58	9.343
Zahl der Niederlassungsmöglichkeiten	0	4	4	203,5
Versorgungsgrad	126,3%	98,4%	112,4%	-
Durchschnittsalter	55,8 Jahre	54,2 Jahre	55,0 Jahre	55,3 Jahre
Anteil über 60 Jahre	38,1%	35,1%	36,2%	35,5%

Daten: KVB 2018a und KVB 2018c.

Anmerkung: Einwohner zum Stand 31.12.2016, Arztregisterdaten zum Stand 09.08.2018.

Die niedergelassenen Hausärzte bzw. die Hausarztpraxen konzentrieren sich auf die folgenden Gemeinden:

- ◆ Haßfurt (zwölf Hausärzte),
- ◆ Eltmann (acht Hausärzte, davon drei in Kirchlauter und zwei in Ebelsbach als Teile einer überörtlichen Gemeinschaftspraxis),
- ◆ Hofheim (acht Hausärzte),
- ◆ Sand (fünf Hausärzte) sowie
- ◆ Ebern (vier Hausärzte).

Jeweils zwei Hausärzte sind in den Gemeinden Burgpreppach, Ebelsbach, Königshausen, Maroldswesach, Oberaurach, Pfarrweisach sowie Zeil ansässig.

Jeweils ein niedergelassener Hausarzt hat seine Praxis in Aidhausen, Ermerhausen, Knetzgau, Rauhenebrach, Riedbach, Theres sowie Untermerzbach.

Zum Stand August 2018 bestand im Landkreis Haßberge, als einziger Landkreis in Bayern, mit einem Versorgungsgrad von 37,7%, eine Unterversorgung mit HNO-

Ärzten. Um eine Regelversorgung zu erreichen, fehlen zwei weitere HNO-Ärzte. Weiterhin gibt es bei einem Versorgungsgrad von 99,2% leichten Bedarf an Augenärzten. Hier besteht die Niederlassungsmöglichkeit für 0,50 weitere Augenärzte.¹¹

Die Altersstruktur der Fachärzte ist unterschiedlich ausgeprägt. Bei den Psychotherapeuten, Nervenärzten, Anästhesisten, Internisten, Radiologen und Kinderärzten liegt das Durchschnittsalter unter dem bayerischen Schnitt. Die Kinderärzte sind dabei mit einem Durchschnittsalter von 46,6 Jahren die jüngste Fachärztesgruppe. 50% der niedergelassenen Kinderärzte sind unter 45 Jahre.¹²

Dahingegen liegt das Durchschnittsalter bei den Chirurgen, Orthopäden und Frauenärzten über dem bayerischen Landesdurchschnitt. Bei den Chirurgen sind 33,3% über 60 Jahre, weitere 50,0% über 55 Jahre alt. Bei den Frauenärzten sind sogar 66,7% der im Landkreis niedergelassenen Frauenärzte über 60 Jahre, die verbliebenen 33,3% sind alle über 50 Jahre alt.¹²

Da ein Drittel der Hausärzte im Landkreis Haßberge über 60 Jahre alt sind, kann es, sofern kein Nachfolger gefunden wird, in den nächsten fünf Jahren zur Aufgabe vom Arztpraxen kommen. Auch bei den meisten Fachärzten besteht die Notwendigkeit einer Nachfolgeregelung.

Im Landkreis Haßberge existiert seit September 2015 das geförderte Projekt Gesundheitsregion^{plus}. Darin wird mittels der Vernetzung der regionalen Gesundheitsakteure versucht, die lokale Gesundheitsversorgung sicherzustellen und zu optimieren. Darüber hinaus soll die Gesundheitsförderung und Primärprävention im Landkreis weiter implementiert werden. Die Projektförderung läuft bis Ende 2019.¹³

Im Rahmen des Projektes Gesundheitsregion^{plus} werden beispielsweise Praktika und Stipendienprogramme für Medizinstudenten vermittelt. Weiterhin existieren verschiedene Fördermaßnahmen der KVB sowie des Bayerischen Staatsministeriums für Gesundheit und Pflege, so z.B. Zuschüsse zur Niederlassung im ländlichen Raum, Beschäftigung eines angestellten Arztes oder Fortführung der Vertragspraxis über das 63. Lebensjahr hinaus.¹³

Krankenhäuser, Apotheken und Pflegeeinrichtungen

Im Landkreis Haßberge bestehen aktuell zwei Krankenhäuser, die beide zu den Haßberg-Kliniken gehören und sich an den Standorten Haßfurt und Ebern befinden. Darüber hinaus gibt es an den beiden Standorten sowie zusätzlich in der Gemeinde Eltmann sowie in der Stadt Hofheim Medizinische Versorgungszentren (MVZ). In diesen sind die allgemeinen Fachärzte, wie z.B. Augenärzte, HNO-Ärzte oder Hautärzte ansässig.

¹¹ Vgl. KVB 2018b und KVB 2018c.

¹² Vgl. KVB 2018b.

¹³ Vgl. LK Haßberge 2018d.

Zurzeit verfügt der Landkreis Haßberge über elf Pflegeeinrichtungen für ältere Menschen mit insgesamt 685 Plätzen sowie 16 Plätzen in der Tagespflege. Die Einrichtungen liegen in den Gemeinden und Märkten Ebern, Haßfurt, Hofheim, Knetzgau, Maroldsweisach, Untermerzbach und Zeil. Zusätzlich gibt es zwei ambulant betreute Wohngemeinschaften in Hofheim und Knetzgau mit 18 Plätzen.¹⁴

Darüber hinaus bestehen weitere Tagespflege- und Pflegedienst-Angebote in Bundorf, Eltmann, Haßfurt, Hofheim, Königsberg, Maroldsweisach und Riedbach. In Haßfurt betreibt das Bayerische Rote Kreuz ein Mehrgenerationenhaus.¹⁵

Im Landkreis sind aktuell 22 Apotheken vorhanden, wovon sich sechs in Haßfurt befinden. Weitere Apotheken haben ihre Standorte in Burgpreppach, Ebelsbach, Ebern (zwei Apotheken), Eltmann (zwei Apotheken), Ermershausen, Hofheim (zwei Apotheken), Knetzgau, Königsberg, Oberaurach (Ortsteil Tretzendorf), Sand, Untermerzbach und Zeil (zwei Apotheken). Einige der Apotheken bieten eine Heimversorgung sowie einen Lieferservice bei nicht vorrätigen Medikamenten an.¹⁶

Um den zukünftigen Pflegebedarf zu ermitteln und insbesondere auch umfassende Versorgungs- und Teilhabestrukturen für ältere Menschen zu planen und weiterzuentwickeln, wurde 2012 das Seniorenpolitische Gesamtkonzept des Landkreises Haßberge veröffentlicht. In diesem werden u.a. Maßnahmenvorschläge für die Themenfelder Infrastruktur, Pflege und Betreuung oder Information und Beratung gegeben. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden inzwischen umgesetzt. So gibt es einen Seniorenratgeber, welcher beispielsweise über Pflege-, Betreuungs- und Beratungsmöglichkeiten sowie rechtliche Rahmenbedingungen informiert.¹⁵

2.2.3 Versorgung mit Lebensmitteln, Bank- und Postdienstleistungen

Im Bereich der Lebensmittelversorgung besteht bei Angeboten mit Vollsortimenten und Discountern ebenfalls eine bereits deutlich ausgeprägte Konzentration auf die größeren Versorgungsorte. Besonders deutlich wird die Konzentration in den Gemeinden Haßfurt, Ebelsbach, Ebern, Hofheim, Königsberg sowie Zeil. In den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen dominieren vor allem kleinflächige Angebote und Teilsortimente.

Im Vergleich dazu besteht bei Einbeziehung des Lebensmittelhandwerks (Bäcker und Fleischer) ein breiteres Angebot in der Fläche, wobei sich dieses insbesondere auf nördliche und südliche Teile des Landkreises erstreckt. Dabei bieten vor allem in den ländlichen Orten die Verkaufsstellen des Lebensmittelhandwerks oft auch ergänzende Lebensmittel und Postdienstleistungen an.

¹⁴ Vgl. LK Haßberge 2018e und inixmedia GmbH 2018.

¹⁵ Vgl. inixmedia GmbH 2018.

¹⁶ Vgl. Mainka Apotheke 2018.

Darüber hinaus erfolgt die Nahversorgung in den Gemeinden bzw. Gemeindeteilen Aidhausen, Burgpreppach, Riedbach (Ortsteil Kleinsteinbach), Hofheim (Ortsteil Rügheim) und Untermerzbach über Dorfläden. Die Dorfläden verfügen teilweise über ein umfangreiches Angebot an Servicedienstleistungen, z.B. Postdienstleistungen, Bibliotheksdienste, Hol- und Bringdienste oder Bestell- und Lieferservices.¹⁷

Bankfilialen und Geldautomaten finden sich in den größeren Versorgungsorten, u.a. in Ebern, Ebelsbach und Eltmann, Haßfurt, Hofheim sowie Maroldsweisach.

Postdienstleistungen werden zum überwiegenden Teil über Postfilialen im Einzelhandel abgedeckt. Die einzige eigenständige Postfiliale im Landkreis befindet sich in Haßfurt.

2.2.4 Freizeit und Tourismus

Im Landkreis Haßberge gibt es eine Vielzahl an Freizeit- und Touristischen Einrichtungen. Wichtige Freizeiteinrichtungen der lokalen Bevölkerung sind zum Beispiel die Stadthalle, das Freizeitzentrum sowie verschiedene weitere Veranstaltungsorte in Haßfurt, das Kino in Zeil, Hallen- und Freibäder sowie Baggerseen und Badebuchten entlang des Mains.¹⁸

Darüber hinaus sind die verschiedenen lokalen Sportvereine ein wichtiger Zielort in der Freizeitgestaltung der Landkreisbürger. Knapp 35.000 Menschen sind in den Sportvereinen des Landkreises Mitglied, wobei der demographische Wandel auch hier seine Folgen zeigt: die Anzahl jüngerer Mitglieder sinkt konstant, während die Anzahl älterer Mitglieder steigt. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, unterstützt der Landkreis in der Jugendarbeit engagierte Vereine finanziell. Darüber hinaus empfiehlt das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) der Allianz Main und Haßberge Kooperationen sowie eine Vernetzung der regionalen Angebote, um personelle und finanzielle Engpässe in Folge des demographischen Wandels abzumindern.^{19 20}

Touristische Ziele

Die beiden größtenteils bzw. teilweise im Landkreis liegenden Naturparks „Haßberge“ und „Steigerwald“ bilden eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination. Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus.²¹

¹⁷ Vgl. LK Haßberge 2018f.

¹⁸ Vgl. Haßberge Tourismus e.V. 2016.

¹⁹ Vgl. LK Haßberge 2018g.

²⁰ Vgl. Allianz Main & Haßberge 2017.

²¹ Vgl. Haßberge Tourismus e.V. 2018.

Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Wander- und Radwege durch den Landkreis. Hierzu gehören z.B.

- ◆ Der Burgen- und Schlösserwanderweg,
- ◆ Der 7-Flüsse Wanderweg,
- ◆ Der Friedrich-Rückert-Wanderweg,
- ◆ Der Kelten-Erlebnisweg,
- ◆ Der Amtsbotenweg,
- ◆ Der Steigerwald-Panoramaweg,
- ◆ Der Main-Radweg,
- ◆ Der Meiningen-Haßfurt-Radweg,
- ◆ Der Burgenkundliche Lehrpfad,
- ◆ Der Abt-Degen-Weintal-Radweg sowie
- ◆ Der historische Rennweg.

Wichtige touristische Anlaufpunkte im Landkreis Haßberge sind u.a. das Burgeninformationszentrum Altenstein, die zahlreichen Burgen, Schlösser und Burgruinen („Burgenwinkel“), die Wallfahrtskapelle „Zeiler Käppele“ sowie der Hexenturm in Zeil, die Wallfahrtskirche Maria Limbach bei Eltmann, das Museum „Jüdische Lebenswege“ in Kleinsteinach, die historischen Altstädte von Haßfurt und Königshausen oder die Ritterkapelle mit Dokumentationszentrum in Haßfurt.²²

2.3 Mobilitätsbezogene Daten

2.3.1 Bestehendes Mobilitätsangebot

Grundlage für die Darstellung des vorhandenen allgemeinen öffentlichen Personenverkehrs (allgemeiner ÖPNV) bilden die Daten und Ergebnisse des Nahverkehrsplans des Landkreises Haßberge. Es wurde daher auf eine erneute Analyse des vorhandenen Angebots des allgemeinen ÖPNV verzichtet, da diese ein klassischer Bestandteil eines Nahverkehrsplans entsprechend dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist. Stattdessen werden nachfolgend die Aussagen des NVP zum derzeitigen ÖPNV-Angebot im Landkreis Haßberge dargestellt. Zusätzlich dazu wurden weitere bestehende Mobilitätsangebote erfasst.

2.3.1.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Haßberge wird durch die Regionalverbindungen 810 (R15) Bamberg – Haßfurt – Schweinfurt – Würzburg und 826 (R26) Bamberg – Ebern bedient.²³

²² Vgl. Haßberge Tourismus e.V. 2016.

²³ Kursbuchseiten KBS 810 (R15) und KBS 826 (R26).

Die beiden täglich verkehrenden Zugverbindungen stellen eine gute Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden Haßfurt, Ebelsbach, Eltmann und Zeil sowie Ebern und Rentweinsdorf sicher.

Während die R26 an allen Wochentagen im 60-Minuten-Takt verkehrt, umfasst das Angebot der R15, durch die Überlagerung der beiden 60-Minuten-Takte der Regionalbahn (Halt in Ebelsbach-Eltmann, Zeil und Haßfurt) und des Regionalexpresses (Halt nur in Haßfurt), zwei Fahrten die Stunde. Zusätzlich wird die R15 im Bereich Bamberg bis Haßfurt Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet, sodass in der HVZ drei Fahrtenpaare zwischen Bamberg und Haßfurt vorliegen.

Durch die angebotenen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird die regelmäßige Erreichbarkeit der Oberzentren Bamberg, Nürnberg, Schweinfurt und Würzburg sichergestellt.

In Schweinfurt besteht u.a. Anschluss in Richtung Würzburg, in Bamberg besteht beispielsweise Anschluss in Richtung Coburg, Bayreuth sowie Erlangen, Fürth und Nürnberg. Zusätzlich bietet der Regionalexpress der KBS 810 alle zwei Stunden eine Direktverbindung von Haßfurt nach Nürnberg und Würzburg mit Umsteigemöglichkeit auf das Fernverkehrsnetz.

2.3.1.2 Allgemeiner öffentlicher Personennahverkehr

Das Liniennetz des allgemeinen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Haßberge umfasst derzeit 35 Linien, die in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg integriert wurden. Darüber hinaus ergänzen 5 Linien, die außerhalb des Verbunds liegen, das Angebot des allgemeinen ÖPNV. Die Genehmigungsinhaber sind diverse Verkehrsunternehmen aus der Region. Insgesamt bestehen 16 landkreisüberschreitende Verbindungen zu den umliegenden Landkreisen und kreisfreien Städten Bamberg, Coburg, Lichtenfels und Schweinfurt sowie in die Landkreise Rhön-Grabfeld und Hildburghausen in Thüringen.²⁴

Derzeit werden auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Haßberge knapp 300 Haltestellen (als Haltestelle wird z.B. jede Zugangsstelle gezählt) mit etwa 540 Haltestellensteigen angeboten. Die Erschließung wird nach den Grundsätzen eines integrierten Gesamtverkehrssystems durch eine Netzkonzeption aus Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz sichergestellt.

Eine vollständige Abbildung des Liniennetzes des Landkreises Haßberge wird in Anhang 2 dargestellt.

Ein Großteil aller Angebote des allgemeinen ÖPNV wird derzeit im konventionellen Linienverkehr erbracht. Daneben werden jedoch auch flexible Angebotsformen eingesetzt (Bedarfsverkehr, z.B. Rufbus), wenn geringe Nachfrageströme dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfordern.

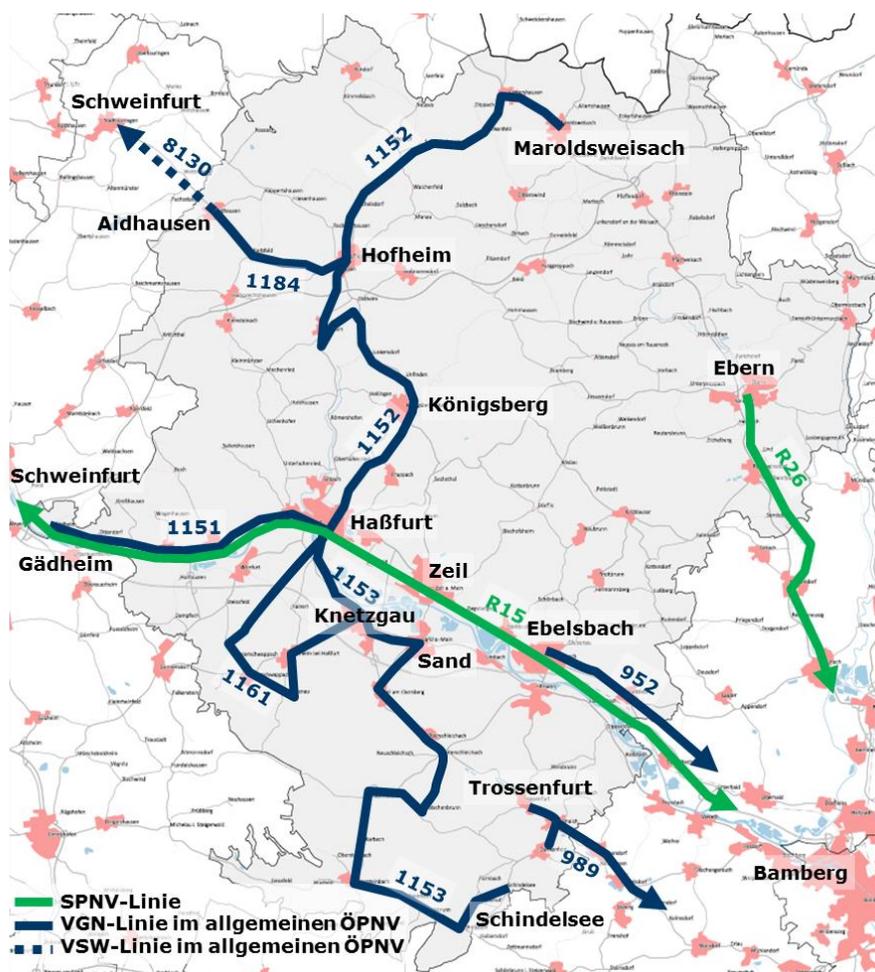
²⁴ Vgl. VGN 2018a.

Die Bedienung erfolgt auf den meisten Linien von Montag bis Freitag. Auf acht der 35 Linien erfolgt die Bedienung nur montags bis freitags an Schultagen.

Sieben der 35 Linien verkehren auch samstags (vgl. Abbildung 3). An Samstagen bestehen folgende Angebote im allgemeinen ÖPNV:

- ◆ VGN-Linie 952 Bamberg - Ebelsbach: zwei Fahrtenpaare,
- ◆ VGN-Linie 989 Bamberg - Trossenfurt: ein Fahrtenpaar,
- ◆ VGN-Linie 1151 Haßfurt - Gädheim: drei Fahrtenpaare,
- ◆ VGN-Linie 1152 Haßfurt - Maroldsweisach: vier Fahrtenpaare (teilweise nur bis Hofheim),
- ◆ VGN-Linie 1153 Haßfurt - Sand (- Schindelsee): fünf Fahrtenpaare (eins bis Schindelsee),
- ◆ VGN-Linie 1161 Haßfurt - Donnersdorf: ein Fahrtenpaar,
- ◆ VGN-Linie 1184 Aidhausen - Hofheim: zwei Fahrtenpaare,
- ◆ (VSW-Linie 8130 Schweinfurt - Aidhausen: ein Fahrtenpaar).

Abbildung 3: ÖPNV-Linien des Landkreises Haßberge mit Samstagsbedienung



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: VGN 2018a.

An Sonn- und Feiertagen findet aktuell keine Bedienung im allgemeinen ÖPNV statt, eine Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist nur in den Gemeinden mit SPNV-Zugangsstelle gegeben (vgl. 2.3.1.1).

2.3.1.3 Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen

Derzeit bestehen im Landkreis Haßberge verschiedene mögliche Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und allgemeinem ÖPNV sowie zwischen allgemeinem ÖPNV und allgemeinem ÖPNV. Die Verknüpfungspunkte im allgemeinen ÖPNV werden durch zwei oder mehr Linien mit abgestimmten Umstiegsmöglichkeiten bedient, wobei die Fahrtenhäufigkeit in der HVZ und der Nebenverkehrszeit insgesamt mindestens sechs Fahrtenpaare (Schultag) beträgt. Des Weiteren liegt die Fahrgastfrequenz bei mindestens 10 Einsteigern je Haltestellensteig (Schultag).²⁵

Die Darstellung der Verknüpfungspunkte erfolgt in der nachfolgenden Tabelle 9.

An den genannten ÖPNV-Verknüpfungspunkten erfolgt teilweise auch eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr (IV). Dabei findet zumeist sowohl eine Verknüpfung mit dem MIV (Stellplätze für Pkw) als auch mit dem Radverkehr (Radabstellanlagen) statt.

Tabelle 9: Verknüpfungspunkte im Landkreis Haßberge

Zentrale Verknüpfungspunkte	Verkehrssysteme		
	SPNV / allgemeiner ÖPNV	Allgemeiner ÖPNV / allgemeiner ÖPNV	IV / ÖPNV
Ebelsbach, Bahnhof	x	x	x
Ebelsbach, Mittelschule		x	
Ebern, Bahnhof und Ebern, Grund-/Realschule	x	x	x
Ebern, Gymnasium (Parkplatz)		x	x
Haßfurt, Bahnhof	x	x	x
Haßfurt, Schulzentrum		x	x
Hofheim i.UFr, Bahnhof		x	x
Hofheim i.UFr., Verbandschule		x	
Kirchlauter, Tankstelle		x	
Königsberg i.Bay., Regiomontanusstr.		x	
Maroldsweisach, Post		x	
Zeil am Main, Bahnhof	x	x	x

Daten: VGN 2018a und BEG 2019.

²⁵ Vgl. VGN 2018a.

Weiterhin sind im Landkreis u.a. an der BAB 70 an den Ausfahrten 10 Haßfurt und 11 Knetzgau Verknüpfungspunkte im motorisierten Individualverkehr (Pendlerparkplätze) vorhanden.

2.3.1.4 Weitere bestehende Mobilitätsangebote

Im Landkreis Haßberge gibt es, vorwiegend für Schüler an Grund- und Mittelschulen, vier Linien des freigestellten Schülerverkehrs. Darüber hinaus verläuft als Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Berufsverkehrslinie durch den Landkreis, welche ausschließlich von den Beschäftigten des Unternehmens F.A.N. Frankenstolz in Aschbach genutzt werden kann.²⁵

Neben den Angeboten des allgemeinen ÖPNV, existieren im Landkreis Haßberge weitere Mobilitätsangebote. Hierzu gehören u.a.:

- ◆ Taxi- und Mietwagenunternehmen,
- ◆ Bürgerbusse und andere ehrenamtliche Mobilitätsangebote (z.B. Hol- und Bringdienste der Dorfläden),
- ◆ Carsharing App2drive,
- ◆ Mitfahrbänke (z.B. in der Hofheimer Allianz oder Knetzgau²⁶),
- ◆ Angebote von Pendler- oder Mitfahrplattformen im Landkreis Haßberge (u.a. Mitfahrzentrale MiFaZ, ADAC-Mitfahrclub, Mitfahrbörse Goßmannsdorf, Mitfahrbörse Knetzgau etc.),
- ◆ Hol- und Bringdienste in den Bereichen sozialer Träger, Krankenfahrten und Patientenmobilität (z.B. Fahrdienst des Kreisverbandes Haßberge des Bayerischen Roten Kreuzes).

Bürgerbusse und andere ehrenamtliche Mobilitätsangebote

Ein Bürgerbus ist ein auf Basis von bürgerschaftlichem Engagement betriebenes Mobilitätsangebot, bei dem in der Regel ehrenamtliches Fahrpersonal Fahrten in Kleinbussen oder Pkws anbietet. Bürgerbusse werden meistens durch ehrenamtliche Träger wie z.B. Vereine organisiert und haben eine Ergänzungsfunktion zum klassischen ÖPNV in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage. Die Organisation und Durchführung kann dabei auf unterschiedliche Weise erfolgen:

- ◆ Linien- oder Bedarfsverkehr,
- ◆ vollständig in den ÖPNV integriert oder komplett bedarfsgesteuert,
- ◆ Zugang mit ÖPNV-Ticket oder separatem Ticketmodell (z.B. Unkostenbeiträge) sowie
- ◆ Disposition und Betriebsplanung durch Verkehrsunternehmen oder in Eigenregie.

²⁶ Mitfahrbänke sind in Knetzgau noch nicht umgesetzt.

In den vergangenen Jahren entstanden im Landkreis Haßberge einige, speziell auf die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen ausgerichtete Angebote. Dazu zählen beispielsweise Bürgerbusangebote oder Hol- und Bringdienste verschiedener Dorfläden. Zurzeit gibt es im Landkreis Bürgerbusangebote in den Gemeinden Breitbrunn, Bundorf, Ebern, Kirchlauter, Knetzgau und Zeil (vgl. Abbildung 4). In der Gemeinde Aidhausen kann ein Gemeindebus für gemeinnützige Zwecke ausgeliehen werden. Darüber hinaus steht in Hofheim ein Kleinbus zur Verfügung, welcher aktuell jedoch nicht als Bürgerbus genutzt wird. In der Gemeinde Untermerzbach gibt es Planungen zu einem Bürgerbus, welcher nach Ebern und darüber hinaus verkehren könnte.²⁷

Abbildung 4: Bürgerbusangebote im Landkreis Haßberge



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: LK Haßberge 2018h.

²⁷ Vgl. LK Haßberge 2018h.

Die Bürgerbusangebote haben einen unterschiedlichen Angebotsumfang, manche verkehren nur einmal im Monat, andere mehrmals in der Woche. Teilweise ist eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches notwendig (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Bürgerbusangebote im Landkreis Haßberge

Ort	Bedienung	Relationen	Besonderheiten
Breitbrunn	Fr, ab 09:00 Uhr	Ebelsbach	Anmeldung erforderlich
Bundorf	erster Di im Monat (Hin: ab 09:00 Uhr, Rück: 16:00 Uhr)	Hofheim - Haßfurt - Schweinfurt	Anmeldung erforderlich
Ebern	Di, Do Fahrt über Diakonie	Stadtgebiet Ebern	Anmeldung erforderlich
Kirchlauter	Do: Ebern (Hin: 09:00 Uhr, Rück: 12:00 Uhr) Fr: Ebelsbach (Hin: 09:00 Uhr, Rück: 11:45 Uhr)	Ebern Ebelsbach	
Knetzgau	Do: Hin: ab 09:00 Uhr, Rück: ab 11:00 Uhr	Aus Ortsteilen nach Knetzgau	
Untermmerzbach	<i>In Planung, mögliche Relation: nach Ebern (ggf. nach Coburg)</i>		
Zeil am Main	Di: Ortsteil Ziegelanger Mi: Ortsteil Krum Do: Zeil Do: Zeiler Käppele Shuttle		Verleih an Einwohner oder Vereine gegen Gebühr

Daten: LK Haßberge 2018h.

Weitere ehrenamtliche Mobilitätsangebote in Form von Hol- und Bringdiensten haben z.B. der Dorfladen in Riedbach (Ortsteil Kleinsteinach) oder der Dorfladen in Untermmerzbach. Meist ehrenamtlich tätige Fahrer liefern Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs aus den Dorfläden oder fahren nach vorheriger Anmeldung Kunden zu Arzt- oder anderen Terminen. Die Buchung der Leistungen erfolgt telefonisch oder direkt vor Ort.

Carsharing

Ansätze aus dem Bereich Carsharing, dem gemeinschaftlichen Nutzen eines Fahrzeuges, konzentrieren sich bislang vor allem auf das private und enge soziale Umfeld. Das einzige kommerzielle Sharing-Angebot mit einem Standort im Landkreis Haßberge ist app2drive, ein Anbieter mit deutschlandweitem Angebot und Sitz in Aschaffenburg. App2drive kooperiert mit Städten und Gemeinden sowie Partnern und Flugplätzen und bietet ein standortgebundenes Carsharing-Angebot. Am

Standort „Verkehrslandeplatz Haßfurt-Schweinfurt“ werden aktuell drei Fahrzeuge der Fahrzeugklassen Kleinwagen, Mittelklasse und Transporter angeboten.²⁸

Weitere Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige Anbieter, die privat ihr Fahrzeug über Internetportale zur Vermietung anbieten.

Mitfahrbänke

Mitfahrbänke stellen eine Art Selbsthilfemodell zur Ergänzung des ÖPNV dar. An zentralen Punkten in der Gemeinde werden gut sichtbare Bänke mit einem Haltestellenschild aufgestellt, auf denen jeder auf eine Mitfahrgelegenheit warten kann. Es besteht die Möglichkeit, einen Zielort oder auch mehrere Zielorte zur Auswahl am Haltestellenschild anzugeben. Somit kann jeder vorbeifahrende Pkw-Fahrer direkt erkennen, zu welchem Ort die jeweilige Person mitgenommen werden möchte.

Wichtig ist eine öffentliche Bekanntmachung und Bewerbung der Mitfahrbänke um eine breite Akzeptanz der Bevölkerung zur Nutzung und auch zur Mitnahme zu fördern.

Im Landkreis Haßberge gibt es zurzeit Projekte zu Mitfahrbänken in Knetzgau und in der Gemeinde-Allianz Hofheimer Land. Weitere Gemeinden erwägen eine Einführung von Mitfahrbänken.

In Hofheim sollen zu den bereits bestehenden Mitfahrbänken noch weitere aufgestellt werden. Zusätzlich soll die Bekanntheit des Angebots in der Bevölkerung weiter gefördert werden.

In Knetzgau sollen als Projekt im Rahmen der LEADER-Förderung 2014 bis 2020 an 17 Standorten in der Gemeinde Mitfahrbänke errichtet werden, welche überdacht sind und über ein Hinweisschild „Mitfahrbank“ sowie Wegweiser verfügen. Zur öffentlichen Bekanntmachung und Förderung der Akzeptanz des neuen Mobilitätsangebotes dienen Informationsflyer an alle Haushalte in der Gemeinde.²⁹

Mitfahrplattformen

Neben zentralen Pendler- und Mitfahrplattformen, z.B. der MiFaZ Metropolregion Nürnberg, BlaBlaCar, flinc oder dem ADAC-Mitfahrclub, gibt es im Landkreis Haßberge auch lokal organisierte Mitfahrbörsen, u.a. in Goßmannsdorf und Knetzgau. Diese sollen helfen Fahrgemeinschaften zu bilden, um verschiedene Fahrziele in und außerhalb des Landkreises Haßberge zu erreichen.

Die meisten Fahrten auf den zentralen Mitfahrplattformen sind Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Landkreises Haßberge. Teilweise handelt es sich um Durchfahrten mit möglichem Halt im Landkreis (z.B. Haßfurt).

Die Mitfahrbörse Goßmannsdorf ist ein Projekt der Nachbarschaftshilfe des Vereins Zukunftswerkstatt Goßmannsdorf e.V. und besteht seit 2015. Es sollen alle

²⁸ Vgl. app2drive 2018.

²⁹ Vgl. LAG Haßberge e.V. 2018.

Bürger gleichermaßen angesprochen werden, ob Berufstätige, Schüler und Auszubildende oder Ältere. Dabei können die Fahrten einmalig oder auch regelmäßig stattfinden. Es können Mitfahrwünsche sowie die Mitnahmebereitschaft angegeben werden, wobei die Mitfahrangebote online eingesehen werden können. Bei einem Mitfahrwunsch können zentrale Ansprechpartner kontaktiert werden, welche den Fahrtwunsch anschließend an den entsprechenden Fahrthanbieter weitervermitteln. Während die Vermittlung kostenlos ist, sollte zwischen Fahrer und Mitfahrer eine Kostenerstattung vereinbart werden. Vorgeschlagen wird ein Kostensatz von 0,20 EUR pro Kilometer für alle Mitfahrer.³⁰

Bei der Mitfahrbörse Knetzgau erfolgt die Kontaktaufnahme zwischen Fahrer und Mitfahrer im Gegensatz zur Mitfahrbörse Goßmannsdorf direkt: Anbieter und Interessenten geben jeweils eine Kontaktnummer an, unter der sie erreicht werden können. Ein weiterer Unterschied zu Goßmannsdorf ist, dass der Schwerpunkt der Mitfahrbörse auf der Bildung von Fahrgemeinschaften liegt.³¹

Hol- und Bringdienste in den Bereichen sozialer Träger

Der größte Anbieter von Hol- und Bringdiensten in den Bereichen sozialer Träger ist der Fahrdienst des Kreisverbandes Haßfurt des Bayerischen Roten Kreuzes. Das Angebot richtet sich an geistig oder körperlich behinderte Menschen sowie Menschen, die aufgrund besonderer Umstände den ÖPNV oder Taxen nicht benutzen können. Fahrten können dabei z.B. sowohl als Fahrten zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte, Krankenfahrten zum Arzt oder in ein Krankenhaus, Fahrten zu Veranstaltungen jeglicher Art, Ausflugsfahrten, Einkaufsfahrten oder als Fahrten zu Freizeitaktivitäten durchgeführt werden.³²

2.3.2 Radverkehr

Im Landkreis Haßberge wurde seit der LEADER-Förderperiode 2002-2007 ein zusammenhängendes Radwegenetz aufgebaut sowie touristische Themenrouten entwickelt und umgesetzt. Dabei wurden besonders in den letzten Jahren neue Radwege eingeführt. Insgesamt verlaufen etwa 90% der Radwege entlang von Straßen.³³

Zukünftig soll das Radwegenetz weiter ausgebaut werden, wobei sich insbesondere in den Städten und größeren Gemeinden aufgrund des begrenzt verfügbaren Straßenraumes Schwierigkeiten in der Umsetzung ergeben. Die Verantwortung für Planung und Bau neuer Radwege sowie die Unterhaltung der bestehenden Rad-

³⁰ Vgl. Zukunftswerkstatt Goßmannsdorf e.V. 2018.

³¹ Vgl. Gemeinde Knetzgau 2018.

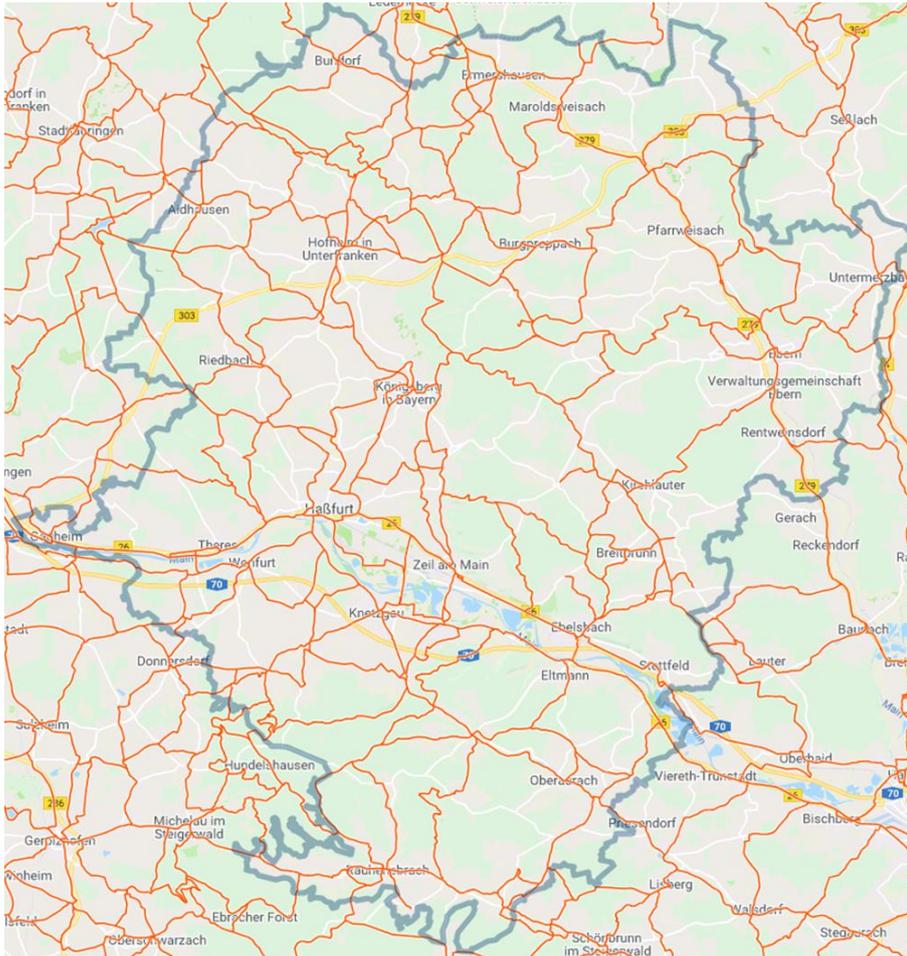
³² Vgl. Kreisverband Haßberge des Bayerischen Roten Kreuzes 2018.

³³ Vgl. LK Haßberge 2019b.

wege liegen dabei in der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Städte und Gemeinden. Der Freistaat Bayern sowie der Landkreis unterstützen den weiteren Ausbau des Radwegenetzes mit finanziellen Förderungen.³⁴

In der nachfolgenden Abbildung ist der aktuelle Stand des Radwegenetzes dargestellt.

Abbildung 5: Radwegenetz im Landkreis Haßberge



Karte: LK Haßberge 2019a.

Radbenchmarking

Zurzeit wird als LEADER-Kooperationsprojekt der Landkreise Haßberge, Rhön-Grabfeld, Bad Kissingen, Schweinfurt und Kitzingen ein Benchmarking im Radtourismus Unterfranken erstellt. Dieses soll Schwachstellen im bestehenden Radwegenetz identifizieren, um darauf aufbauend die bestehende Infrastruktur aufzuwerten und das Angebot zu verbessern. Dafür wurden die vorhandenen Radwege

³⁴ Vgl. LK Haßberge 2019b.

und Infrastrukturen mittels Befahrungen überprüft und bewertet. Anschließend sollen zum einen Handlungsempfehlungen gegeben und zum anderen individuelle Erfolgsfaktoren für die zukünftige, touristische Entwicklung aufgezeigt werden.³⁵

Da der Fokus der Untersuchung auf den Bedürfnissen des Radtourismus bzw. der Freizeitradfahrer liegt, welche sich in Teilen von denen der Alltagsradfahrer unterscheiden, können die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse nicht pauschal für die Betrachtung des gesamten Radverkehrs im Landkreis Haßberge herangezogen werden. Die Ergebnisse geben allerdings Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten des Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr, z.B. im Hinblick auf die Qualität der Oberflächenbeschaffenheit der Radwege oder bestehende Gefahrenstellen.

2.3.3 Motorisierter Individualverkehr, Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad

Der Landkreis Haßberge verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz. Eine Hauptverkehrsachse bildet die Bundesautobahn A70 Schweinfurt - Bayreuth, die den südlichen Teil des Landkreises von Osten nach Westen durchläuft. Die Feinerschließung basiert auf einem Netz aus Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) zeigt für einen ländlichen Raum typische Eigenschaften. Zum 01.01.2018 betrug der Bestand zugelassener Personenkraftwagen laut Kraftfahrtbundesamt im Landkreis Haßberge 56.489 Pkw. Mit 668 Pkw je 1.000 Einwohnern liegt der Landkreis damit über dem bayerischen Landesdurchschnitt mit 611 Pkw je 1.000 Einwohnern.

Gegenüber konventionellen Diesel- und Benzin-Pkw spielen Elektro- und Hybrid-Pkw mit einem Anteil von weniger als 0,2% bislang eine untergeordnete Rolle.³⁶

Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Landkreis

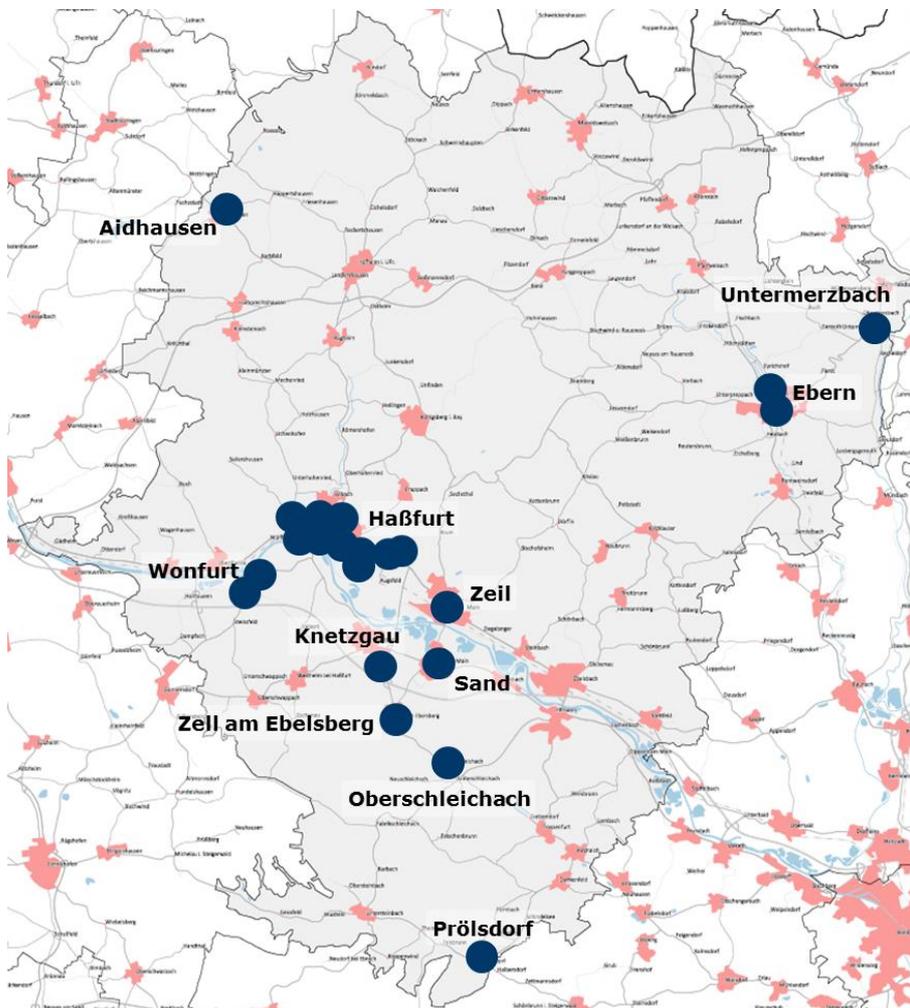
Trotz der noch geringen Anteile von Elektro- und Hybrid-Pkw verfügt der Landkreis Haßberge in einigen Bereichen bereits über Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Zurzeit sind insgesamt 22 öffentlich zugängliche Ladestationen vorhanden, wobei sich diese auf den südlichen Bereich des Landkreises konzentrieren (vgl. Abbildung 6). Aufbauend auf bestehenden Planungen und Fördermittelanträgen ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Ladestationen zukünftig weiter erhöhen wird.³⁷

³⁵ Vgl. LAG Haßberge e.V. 2019.

³⁶ Vgl. KBA 2018.

³⁷ Vgl. UBiZ Oberschleichach 2019.

Abbildung 6: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Landkreis Haßberge



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bayerisches StMWI 2019, LEMNET Europe e.V. 2019 und Weemaes 2019.

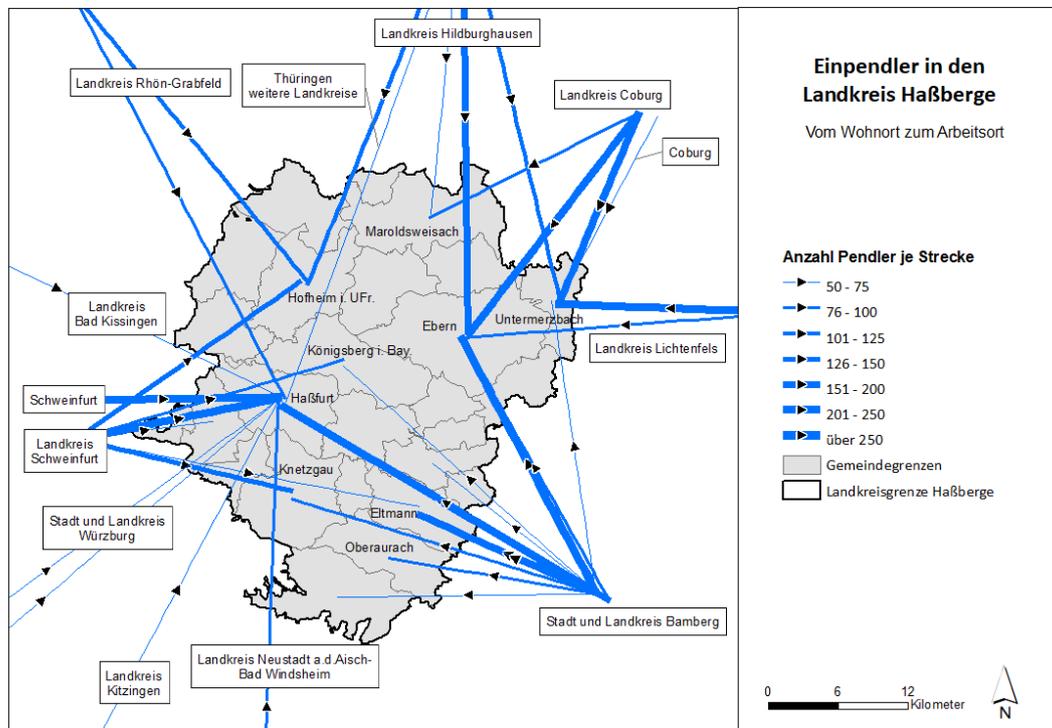
2.3.4 Vorhandene Verflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Pendlern)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Die Analyse der Pendlerdaten für den Landkreis Haßberge erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 30.06.2017).

Ein- und Auspendler

Mehr als 44% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Haßberge haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Die Einpendlerquote liegt bei etwa 27,6%, sodass sich ein negativer Pendlersaldo (= mehr Auspendler als Einpendler) ergibt.

Abbildung 7: Einpendler in den Landkreis Haßberge



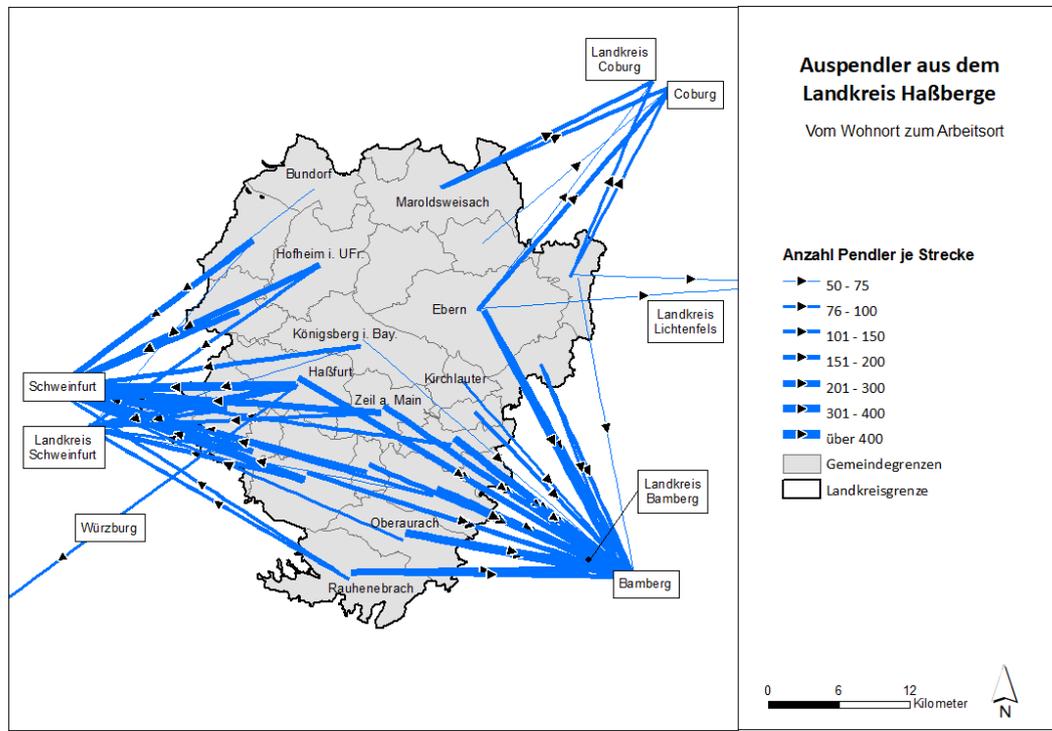
Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018b.

Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 50 Pendlern auf der Basis von Städten, Märkten und Gemeinden dargestellt.

Die stärksten Pendlerströme in den Landkreis hinein sind aus den Landkreisen Bamberg und Schweinfurt in die Gemeinden Haßfurt, Ebern und Eltmann festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus den Landkreisen Coburg und Hildburghausen in Richtung Ebern und Untermerzbach sowie Pendlerbeziehungen aus den Landkreis Rhön-Grabfeld in Richtung der Gemeinde Hofheim. Darüber hinaus existieren erkennbare Pendlerverflechtungen aus dem Landkreis Lichtenfels in Richtung Untermerzbach und Ebern (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 8: Auspendler aus den Städten, Märkten und Gemeinden des Landkreises Haßberge



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018b.

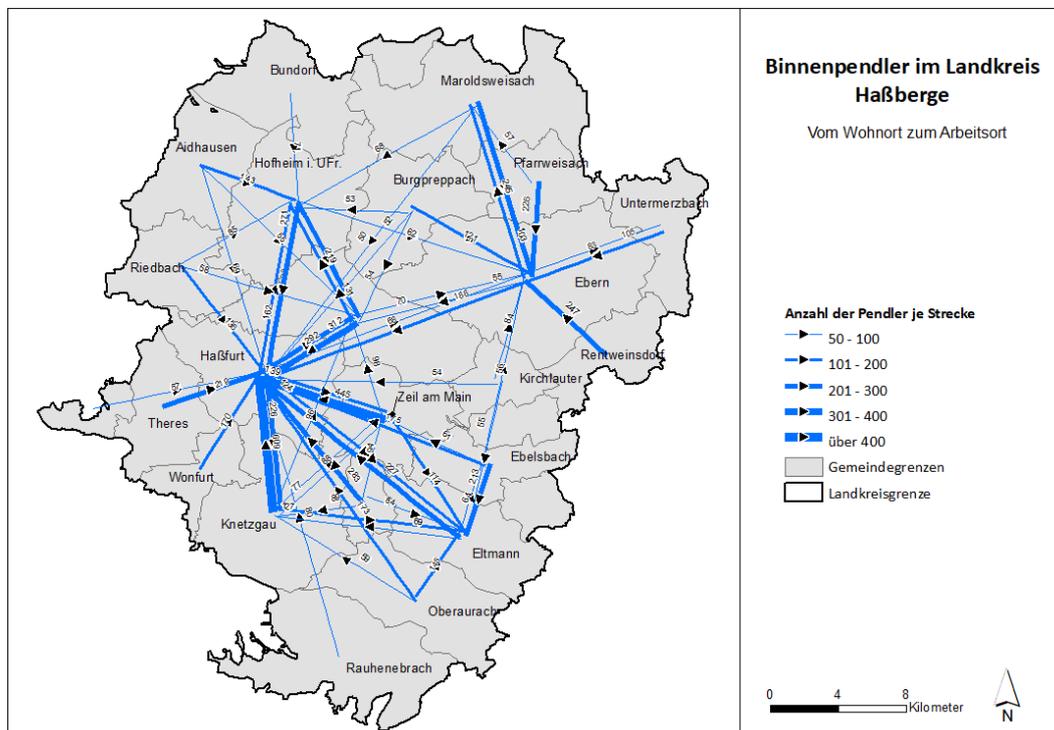
Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 50 Pendlern auf der Basis von Städten, Märkten und Gemeinden dargestellt.

Die Zielorte der Auspendler konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendler auf die Städte und Landkreise Schweinfurt und Bamberg, Stadt und Landkreis Coburg sowie die Stadt Würzburg (vgl. Abbildung 8).

Pendler innerhalb des Landkreises Haßberge

Angesichts des hohen Gewichts der Städte Bamberg und Schweinfurt als Pendlerquell- und vor allem -zielorte für die Gemeinden des Landkreises Haßberge sind die kreisinternen Pendlerverflechtungen vergleichsweise schwächer ausgeprägt. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. rund 11.900 Personen (ohne Binnenpendler innerhalb einer Gemeinde). Die Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Haßberge sind stark auf die zentralen Orte und insbesondere die Kreisstadt Haßfurt ausgerichtet (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Pendler innerhalb des Landkreises Haßberge



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018b.

Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 50 Pendlern auf der Basis von Städten, Märkten und Gemeinden dargestellt.

2.4 Erreichbarkeitsdefizite von Daseinsvorsorgeeinrichtungen

Die Analyse der bestehenden Daseinsvorsorgeangebote in Abschnitt 2.2 zeigt ein differenziertes Bild der räumlichen Verteilung im Landkreis Haßberge. In welchen Teilen des Landkreises eine wohnortnahe Versorgung sichergestellt ist, zeigt die Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit. Ist diese für einen Siedlungsbereich nicht sichergestellt, sind Bewohner auf Mobilitätsalternativen wie das Fahrrad, das Auto oder den ÖPNV angewiesen.

Da das Mobilitätskonzept auf die vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote (z.B. SPNV und allgemeiner ÖPNV) im Landkreis aufsetzen sowie darüber hinaus weitere Alternativen zum privaten motorisierten Individualverkehr aufzeigen soll, liegt der Fokus der Erreichbarkeitsanalyse auf der Erreichbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen ohne Pkw.

Dargestellt werden im Folgenden daher die fußläufige Erreichbarkeit sowie die Erreichbarkeit mit Fahrrädern. Zur Gewährleistung einer Repräsentativität auch für immobile Bevölkerungsgruppen (z.B. Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen), wurden den Analysen entsprechend angepasste Geschwindigkeitsprofile zu Grunde gelegt.

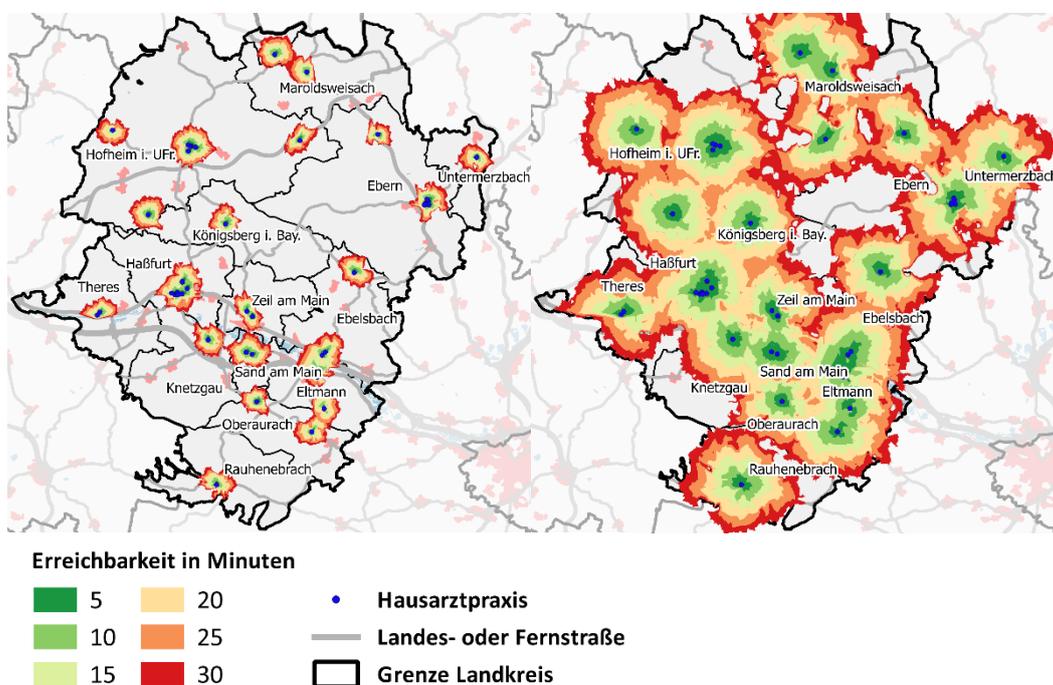
Die Darstellung erfolgt für ausgewählte Funktionen der Daseinsvorsorge, denen durch die Akteure innerhalb des Beteiligungsverfahrens eine hohe Priorität beigegeben wurde. Besonders relevant sind entsprechend Funktionen des täglichen Bedarfs (z.B. Einkauf von Lebensmitteln oder Kinderbetreuung) sowie Funktionen, bei denen sich kurzfristig ein dringender Bedarf einstellen kann (z.B. die hausärztliche Versorgung).

2.4.1 Erreichbarkeit von Hausärzten

Im Bereich der hausärztlichen Versorgung werden Tendenzen zur Zentralisierung sowie strukturelle Unterschiede innerhalb des Landkreises deutlich. Wie im Abschnitt 2.2.2 aufgezeigt, ist der Versorgungsgrad mit Hausärzten für den Landkreis zwar erfüllt, die Verteilung der Arztsitze ist aber räumlich differenziert. Hausärztliche Angebote konzentrieren sich größtenteils auf größere Gemeinden und Gemeindeteile. Während Haßfurt die Stadt mit den meisten Hausarztpraxen ist, gibt es in den sechs Gemeinden und Märkten Breitbrunn, Bundorf, Gädheim, Rentweinsdorf, Stettfeld und Wonfurt keine ansässigen Hausärzte.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Erreichbarkeit von Hausärzten im Landkreis zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Abbildung 10: Erreichbarkeit von Hausärzten zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)



Karten: IGES 2018, Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de). Datengrundlage: LK Haßberge.

Anmerkung: Links: Gehgeschwindigkeit 3,6 km/h (Geschwindigkeit mit Rollator oder Kinderwagen), rechts: langsames Fahrradfahren 11,5 km/h.

Es wird deutlich, dass große Teile des Landkreises nicht in fußläufiger Entfernung zu Hausarztstandorten liegen. Die fußläufige Erreichbarkeit ist ausschließlich in den Gemeinden bzw. Gemeindeteilen mit vorhandenen Arztsitzen gewährleistet. Um einen Hausarzt aus den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen zu erreichen, sind die Anwohner auf Alternativen zur fußläufigen Mobilität angewiesen.

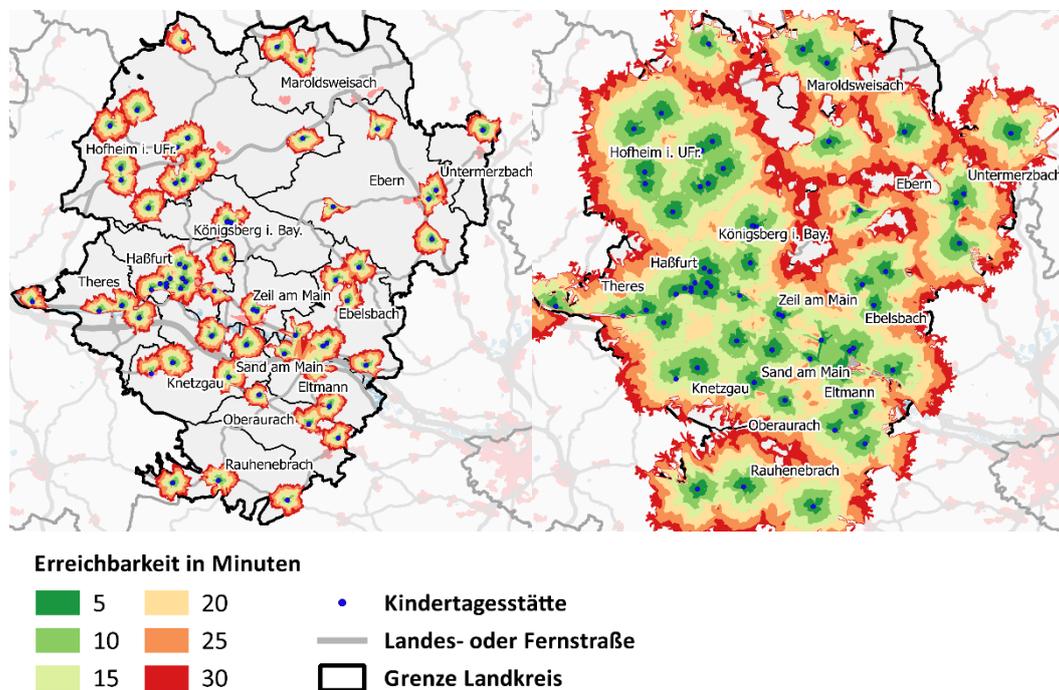
Mit dem Fahrrad verbessert sich die Erreichbarkeit der Hausärzte erheblich, allerdings sind auch hier Lücken in der Erreichbarkeit zu erkennen. Diese bestehen z.B. südwestlich von Ebern, östlich und westlich von Maroldsweisach, südwestlich von Knetzgau, westlich von Haßfurt sowie östlich von Rauhenebrach.

2.4.2 Erreichbarkeit von Kindertagesstätten

Im Bereich der Kinderbetreuungsangebote besteht, im Vergleich zur hausärztlichen Versorgung, ein breiteres Angebot in der Fläche. Allerdings ist auch hier eine Zentralisierung festzustellen. Die Kindertagesstätten konzentrieren sich entlang der Mainachse sowie in den jeweiligen Hauptorten der Gemeinden.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Erreichbarkeit von Kindertagesstätten zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Abbildung 11: Erreichbarkeit von Kindertagesstätten zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)



Karten: IGES 2018, Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de). Datengrundlage: LK Haßberge.

Anmerkung: Links: Gehgeschwindigkeit 3,6 km/h (Geschwindigkeit mit Rollator oder Kinderwagen), rechts: langsames Fahrradfahren 11,5 km/h.

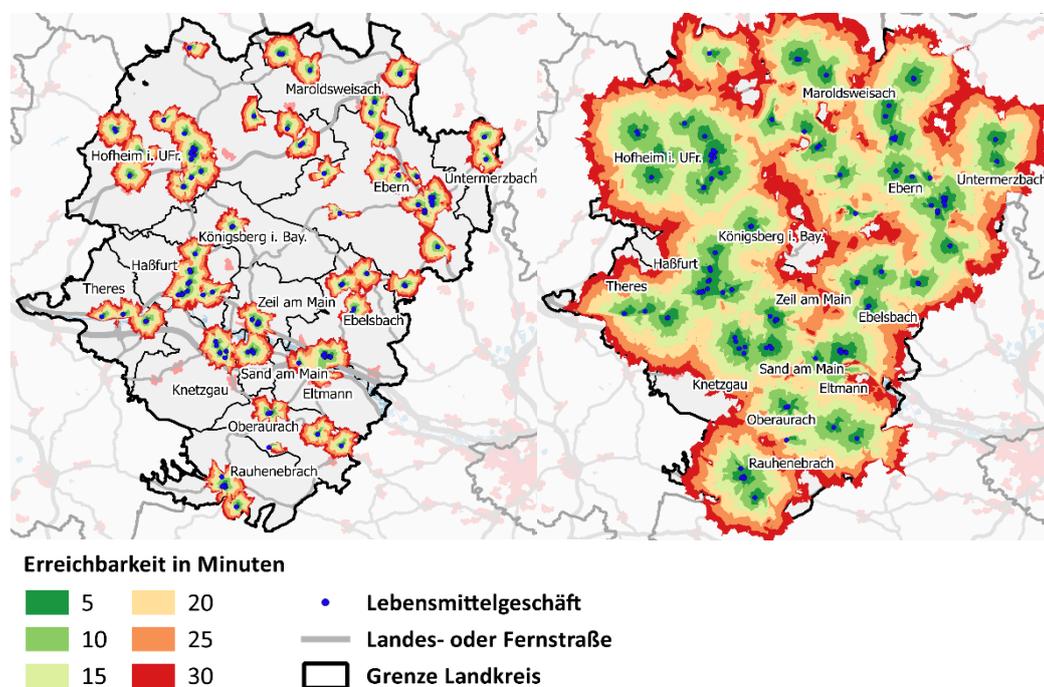
In den Orts- und Gemeindeteilen ohne Betreuungsangebot ist eine fußläufige Erreichbarkeit nur bedingt gegeben, sodass Alternativen zur fußläufigen Mobilität, etwa das Fahrrad, notwendig sind. Dabei sind in der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad Lücken u.a. östlich und südwestlich von Maroldsweisach, südöstlich von Königsberg, westlich von Haßfurt sowie südlich von Knetzgau festzustellen (vgl. Abbildung 11).

2.4.3 Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen

Im Bereich der Lebensmittelversorgung besteht ebenfalls ein breiteres Angebot in der Fläche. Kleinflächige Angebote und Teilsortimente dominieren in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen. Versorgungslücken in der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bestehen u.a. südlich von Knetzgau, südöstlich von Rauhenebrach, westlich von Haßfurt, nördlich und östlich von Königsberg sowie westlich von Maroldsweisach (vgl. Abbildung 12).

Darüber hinaus ist festzustellen, dass ein umfangreicheres Sortiment oft längere Wege aus den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen bedingt. Somit ist eine fußläufige Erreichbarkeit nur in Gemeinden mit Standort eines Lebensmittelgeschäftes gesichert.

Abbildung 12: Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen zu Fuß (links) und mit dem Fahrrad (rechts)



Karten: IGES 2018, Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de). Datengrundlage: LK Haßberge.

Anmerkung: Links: Gehgeschwindigkeit 3,6 km/h (Geschwindigkeit mit Rollator oder Kinderwagen), rechts: langsames Fahrradfahren 11,5 km/h.

2.4.4 Schlussfolgerungen für die zukünftige Mobilität

Die Analysen der Erreichbarkeiten der Daseinsvorsorgeeinrichtungen zeigen, dass die räumliche Verteilung der Einrichtungen im Landkreis Haßberge bereits heute Lücken aufweist. Es ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der erwarteten Bevölkerungsentwicklung die bereits sichtbaren Tendenzen der Zentralisierung und Konzentration des Angebots auf größere Ortsteile und Gemeinden zukünftig weiter fortsetzen werden. Besonders bei der medizinischen Versorgung ist, im Hinblick auf die Altersstruktur der Ärzte, eine weitere Zentralisierung anzunehmen.

Der erwartete Bevölkerungsrückgang wird insgesamt betrachtet zu einem leichten Rückgang der Nachfrage nach Daseinsvorsorgeeinrichtungen führen, wobei aufgrund des steigenden Alters der Bevölkerung (Zunahme des Anteils der Bevölkerungsgruppe über 65 Jahre) der Anteil der immobilen Bevölkerung zunehmen wird.

Als Folge einer weiteren Zentralisierung der Angebote in der Daseinsvorsorge wird sich der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung erhöhen und zunehmend dispers werden, da weitere Wege zurückgelegt werden müssen, um die Daseinsvorsorgeeinrichtungen zu erreichen.

Weiterhin werden sich aufgrund der Überalterung der Bevölkerung die Wegezwecke verändern, da die Wegezwecke Arztbesuch, Einkauf und Freizeit an Bedeutung gewinnen, während die Häufigkeit der Wegezwecke Arbeit, Ausbildung und Schule etwas zurückgehen wird.

Zusätzlich werden die Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität sowie die Bedeutung von auf die Bedürfnisse der Nutzer ausgerichteten Mobilitätsangeboten zunehmen, so dass insgesamt betrachtet die Anforderungen an das Mobilitätsangebot weiter ansteigen werden.

2.5 Defizitanalyse des öffentlichen Verkehrs

Die Defizitanalyse des öffentlichen Verkehrs erfolgt als Auswertung der im NVP des Landkreis Haßberge dargestellten Schwachstellenanalyse. Um Defizite erfassen und mögliche Verbesserungsmaßnahmen beschreiben zu können, muss dazu zunächst die „ausreichende Verkehrsbedienung“ zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes definiert werden. Die ausreichende Verkehrsbedienung ist erfüllt, wenn bestimmte festgelegte Standards, z.B. zur Erschließung der Gemeinden, der Fahrtenhäufigkeit einer Linie oder des Fahrtenzeitraums, vollständig eingehalten werden. Die Erfüllung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sichert somit die Mobilität und soziale Teilhabe der Bevölkerung.

Die ausreichende Verkehrsbedienung kann je Landkreis und dessen räumlicher Lage sehr unterschiedlich definiert werden. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern gibt als Hilfestellung Grenz- und Richtwerte vor, um es den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, das bestehende ÖPNV-Angebot

zu bewerten und Defizite ermitteln zu können. Während die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV darstellen, sind die Richtwerte laut der Leitlinie als ein „guter ÖPNV-Standard“ zu verstehen.³⁸

Für den Landkreis Haßberge definiert der NVP zur Analyse der ausreichenden Verkehrsbedienungs die in Tabelle 11 abgebildeten Indikatoren und Festsetzungen als zu erfüllende Mindestqualitäten. Dabei bezieht er sich auf den in der Leitlinie festgelegten Richtwert als „guten ÖPNV-Standard“.³⁹

Tabelle 11: Festsetzungen des Nahverkehrsplans des Landkreis Haßberge

Indikator	Festsetzungen
Räumliche Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Definition von relevanten Ortsteilen (= Ortsteile mit mehr als 150 Einwohnern) ◆ Einzugsradien von Haltestellen (Luftlinienentfernung) <ul style="list-style-type: none"> ◆ Bushaltestellen: 500 m ◆ Bahnhaltstellen 1.000 m
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Je relevantem Ortsteil mindestens zwei übergeordnete Zielorte (Mittelzentrum und Oberzentrum) ◆ Festgelegtes Zeitfenster für erforderliche Fahrten
Bedienhäufigkeit (= zeitliche Erschließung)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anzahl notwendiger Fahrtenpaare je Verkehrstag und Verkehrszeitraum

Daten: VGN 2018a.

Die Analyse zeigt, dass die definierten Mindestbedienqualitäten als Mindestniveau der allgemeinen ÖPNV-Bedienung aktuell vielerorts nicht erfüllt werden.

Räumliche Erschließung

Die Gemeinden und Ortsteile Eltmann, Goßmannsdorf, Königsberg, Sand sowie Obertheres sind nicht ausreichend erschlossen, da hier der Soll-Erschließungsgrad von 80% der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern nicht erfüllt wird.

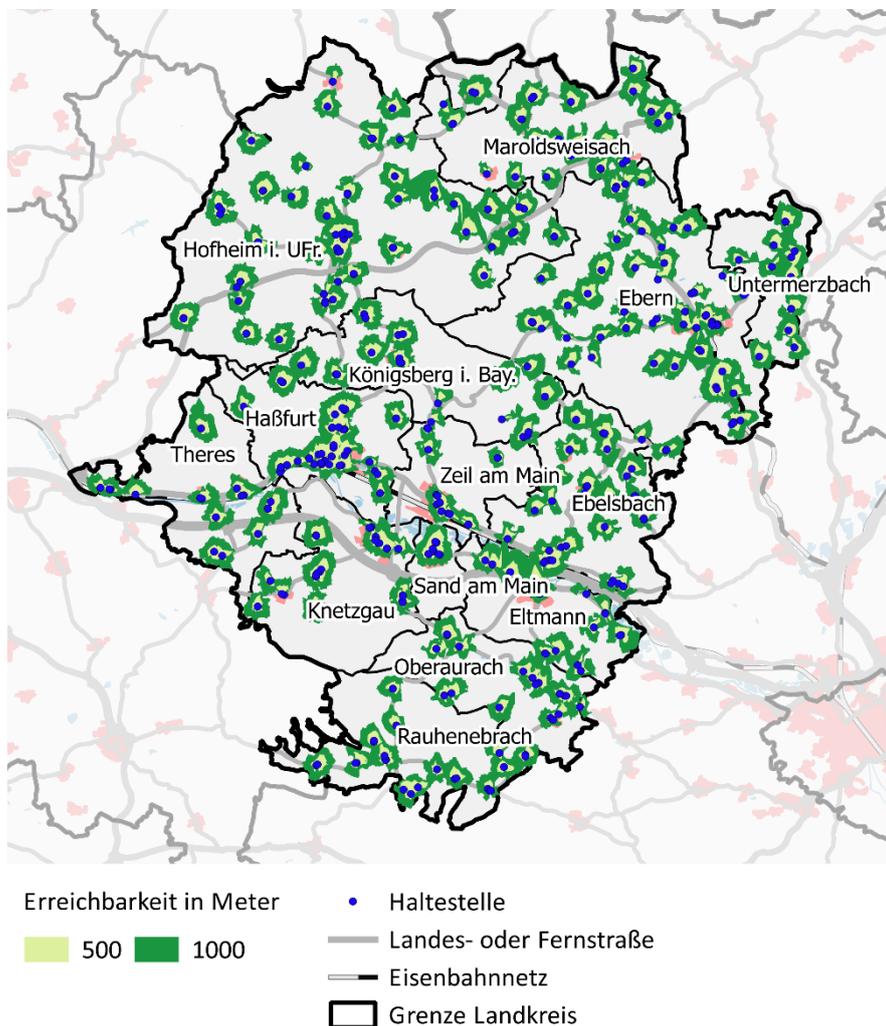
Werden bei der Betrachtung der Erreichbarkeit nicht die Luftlinienentfernung sondern die realen Wege berücksichtigt, ist, wie in Abbildung 13 zu sehen, ein noch größerer Anteil der Gemeinden und Ortsteile betroffen.

Teilweise bestehen in den genannten Ortsteilen Einschränkungen in den Möglichkeiten der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV aufgrund von topographischen Gegebenheiten (z.B. starke Hanglage).

³⁸ Vgl. Bayerisches StMWI 1998.

³⁹ Vgl. VGN 2018a.

Abbildung 13: Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de). Datengrundlage: LK Haßberge.

Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten sowie von Nachbarschaftsbereichen weist Montag bis Freitag an Ferientagen und insbesondere auch an Wochenenden ein erhebliches Erreichbarkeitsdefizit auf. Jedoch ist auch Montag bis Freitag an Schultagen nicht für alle Gemeinden bzw. Ortsteile die im NVP vorgegebene Erreichbarkeit sichergestellt. Unter anderem in Ortsteilen der Gemeinden Aidhausen, Breitbrunn, Burgpreppach, Ebern, Maroldswesach und Rauhenbrach ist die Erreichbarkeit nicht ausreichend sichergestellt.

Bedienhäufigkeit

Der Indikator Bedienhäufigkeit wird insbesondere an Wochenenden und Ferientagen im überwiegenden Teil der Gemeinden und Ortsteile nicht erfüllt. Allerdings liegen in einigen Gemeinden bereits Montag bis Freitag an Schultagen Defizite

beim Bedienungsstandard vor. Besonders betroffen sind hier die Städte und Gemeinden:

- ◆ Ebelsbach (Ortsteile Schönbach und Schönbrunn),
- ◆ Ebern (Ortsteile Bischwind am Raueneck, Bramberg, Eichelberg, Heubach, Jesserndorf und Untereppach),
- ◆ Haßfurt (Ortsteile Augsfeld, Sailershausen und Unterhohenried),
- ◆ Hofheim (Ortsteil Reckertshausen),
- ◆ Königsberg (Ortsteile Altershausen und Hellingen),
- ◆ Sand,
- ◆ Untermerzbach (Ortsteil Gleusdorf) sowie
- ◆ Wonfurt.

Defizitbewertung und Handlungsbedarf

Die erfassten Defizite werden im NVP klassifiziert und gewichtet. Es wird nach den Defiziten vorrangig (= kurzfristiger Handlungsbedarf), nachrangig (= mittelfristiger Handlungsbedarf) und unerheblich (= langfristiger Handlungsbedarf) unterschieden.

Insgesamt betrachtet ergibt sich ein kurzfristiger Handlungsbedarf für fast alle Gemeinden und Ortsteile insbesondere für die Schwachverkehrszeit Montag bis Freitag sowie die Verkehrstage Samstag und Sonn- und Feiertag.

Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans

Im NVP werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, wobei aufgrund der Vielzahl an Defiziten nur Verbesserungsansätze für Defizite mit kurzfristigem Handlungsbedarf, hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zielortes Mittelzentrum, betrachtet werden. Konkret werden für fünf Gemeinden bzw. Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern Maßnahmenvorschläge entwickelt (vgl. Tabelle 12). Die vorgeschlagenen Maßnahmen können jeweils als Bedarfsfahrten (Rufbus) eingerichtet werden.

Der NVP geht davon aus, dass die meisten Maßnahmenvorschläge eine Mehrfachwirkung haben, da durch die Umsetzung teilweise auch die Erreichbarkeit weiterer, defizitärer Zielorte verbessert werden kann.

Tabelle 12: Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplan zur Behebung von Defiziten in der Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Ortsteil	Vorgeschlagene Verbesserung				Linie
	von	nach	Verkehrstag	Zeitfenster	
Goßmannsdorf (Hofheim i.UFr.)	Haßfurt	Goßmannsdorf	Fr Schule	15:30 – 18:30 Uhr	1186
	Haßfurt	Goßmannsdorf	Di-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	
Burgpreppach	Ebern	Burgpreppach	Mo-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	1186
Untereppach (Ebern)	Altershausen	Untereppach	Mo-Fr Schule	15:30 – 18:30 Uhr	Nicht zugeordnet
	Haßfurt	Untereppach	Mo-Fr Ferien	12:00 – 13:30 Uhr	Anbindung Mo-Fr S an Linie 1155 nach Haßfurt in Altershausen
	Haßfurt	Untereppach	Mo-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	
Breitbrunn/ Kirchlauter	Ebern	Breitbrunn/ Kirchlauter	Fr Schule	Gegen 16:00 Uhr	945/946
	Ebern	Breitbrunn/ Kirchlauter	Mo-Fr Ferien	12:00 – 13:30 Uhr	
	Ebern	Breitbrunn/ Kirchlauter	Mo-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	
	Breitbrunn/ Kirchlauter	Ebern	Mo-Fr Ferien	06:00 – 08:00 Uhr	
Oberaurach und Eltmann (Außenorte)	Sand	Oberaurach (Außenorte)	Mo-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	1154 Anbindung an Linie 1153 nach Haßfurt in Sand
	Eltmann (Außenorte)	Sand	Mo-Fr Ferien	06:00 – 08:00 Uhr	
	Sand	Eltmann (Außenorte)	Mo-Fr Ferien	12:00 – 13:30 Uhr	
	Sand	Eltmann (Außenorte)	Mo-Fr Ferien	15:30 – 18:30 Uhr	

Daten: VGN 2018a.

Bei den in Tabelle 12 dargestellten Maßnahmenvorschlägen handelt es sich um zusätzliche Fahrten zur Behebung von Erreichbarkeitsdefiziten. Darüber hinaus wird im NVP zur Erfüllung des Indikators „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ auf der Linie 1154 die Verschiebung der Fahrtenlage an den Verkehrstagen Montag bis Freitag in den Ferien aus Richtung Oberaurach vorgeschlagen. Die Abfahrt dieser Fahrt liegt zurzeit nach 08:30 Uhr, der NVP definiert dahingegen ein Zeitfenster von 06:00 bis 08:00 Uhr zur Erfüllung des Indikators.

Die Maßnahmenvorschläge wurden während der Erstellung des NVP den jeweiligen Verkehrsunternehmen vorgelegt, sodass bestehende Defizite zum Teil behoben bzw. verringert wurden. Auf der Linie 1186 wurde durch Änderung des Linienverlaufs einzelner Fahrten freitags an Schultagen aus Richtung Haßfurt ein bestehendes Defizit in Goßmannsdorf verbessert. Formal besteht das Defizit allerdings weiterhin, da die Abfahrt um 19:00 Uhr erfolgt, laut dem vom NVP festgelegten Zeitfenster müsste die Fahrt jedoch zwischen 15:30 und 18:30 Uhr stattfinden.

Weiterhin ist durch die Einführung einer zusätzlichen Rufbusfahrt im Raum Burgpreppach auf der Linie 1186 freitags an Schultagen aus Richtung Ebern zwischen 15:30 und 18:30 Uhr ein ermitteltes Erreichbarkeitsdefizit behoben worden.

Weitere Erkenntnisse des Nahverkehrsplans

Im NVP wird weiterhin der Wunsch des Landkreises Rhön-Grabfeld beschrieben, eine Verbindung zwischen Maroldsweisach und Bad Königshofen einzuführen.

2.6 Empfehlungen und Handlungsbedarfe aus begleitenden Planungen und Analysen

Zur Ermittlung von Handlungsbedarfen sollen auch die Empfehlungen aus begleitenden Planungen und Analysen berücksichtigt werden. Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse und Empfehlungen bezüglich des Themas Mobilität im Landkreis Haßberge aus verschiedenen Konzepten und Planungen zusammengefasst.

2.6.1 Lokale Entwicklungsstrategie (LES) für LEADER mit Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen (IRE) für EFRE

Die aktuelle Lokale Entwicklungsstrategie (LES) für LEADER mit Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen (IRE) für EFRE der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Haßberge gilt für die Förderperiode 2014 bis 2020. Der Landkreis Haßberge ist seit 2002 LEADER-Region. Das Konzept berücksichtigt und fördert insbesondere die Vernetzung, Nachhaltigkeit, regionale Wertschöpfung und Bürgerbeteiligung im Landkreis.

Handlungsbedarfe und Lösungsmöglichkeiten bezüglich des Bereichs Mobilität werden dabei insbesondere in den Ergebnissen der „Runden Tische“ sowie der

SWOT-Bewertung aus den begleitenden Beteiligungsverfahren herausgestellt. Folgende wesentliche Handlungsbedarfe und Handlungsoptionen wurden identifiziert:

- ◆ Mobilität für Alle zu jeder Zeit ermöglichen,
- ◆ Ausweitung bzw. Übertragung bisheriger bewährter Konzepte aus dem Bereich ehrenamtlicher bzw. bürgergetragener Mobilität,
- ◆ Einführung eines Kleinbussystems als Ergänzung zum ÖPNV mit Anschluss aller Orte an ÖPNV-Knotenpunkte,
- ◆ Schülerverkehr ist nicht seniorenfreundlich,
- ◆ Nutzung der Fahrzeuge des Bayerischen Roten Kreuzes z.B. zur Anbindung an den ÖPNV oder als Bürgerbusse,
- ◆ Einrichtung von freiwilligen Bring- und Begleitdiensten oder Anrufsammeltaxiliniien sowie
- ◆ Stärkere Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften, auch in Kooperation mit größeren Unternehmen.

Es wird im Konzept herausgestellt, dass die Erreichbarkeit der Arbeits- und Versorgungszentren mit dem ÖPNV besonders relevant ist, diese jedoch nur im Raum Ebern sowie im Bereiche des nördlichen Mainufers (Haßfurt, Zeil, Ebelsbach, Eltmann etc.) ausreichend ist. Sowohl im Steigerwald als auch im nördlichen und nordwestlichen Landkreis gibt es kaum bzw. keine Alternativen zum privaten Pkw.

Des Weiteren wird bemängelt, dass die Bedienungshäufigkeit des ÖPNV in vielen Gemeinden sehr niedrig ist und es z.B. oftmals keine Busverbindung nach 17:00 Uhr gibt. Dies bedeutet, dass für die Rückkehr vom Arbeitsplatz oder die Wahrnehmung von Freizeit- und Kulturveranstaltungen ein Pkw zur Verfügung stehen muss.⁴⁰

2.6.2 Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Main & Haßberge

Das ILEK Main & Haßberge beschreibt im Handlungsfeld Verkehr die ÖPNV-Versorgung an den Hauptverbindungslinien als gut, während es die peripher gelegenen Ortsteile als nur unzureichend erschlossen sieht. Des Weiteren liegt ein Schwerpunkt auf dem Thema E-Mobilität, welches weiter ausgebaut werden soll. Es bestehen Überlegungen zur gemeinsamen Verwendung bereits angeschaffter E-Mobile oder der Anmietung bzw. Leihe bei externen Anbietern.

Die Handlungsempfehlungen sehen für den Bereich Mobilität und ÖPNV folgende Punkte vor:

- ◆ Stärkung bzw. Beibehaltung des ÖPNV-Angebotes zur Sicherstellung der Mobilität und sozialen Teilhabe von Bevölkerungsgruppen ohne eigenen Pkw bzw. Führerschein (z.B. Kinder, Jugendliche, Senioren),
- ◆ Schaffung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Rufbussysteme, Anrufsammeltaxen oder ehrenamtlich organisierte Angebote) sowie

⁴⁰ Vgl. LAG Haßberge e.V. 2015.

- ◆ Berücksichtigung aller Belange und Zielgruppen bei der Wegekonzeption zum Ausbau des Radwegenetzes (z.B. standortattraktive Nahmobilität, Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen).

Im Bereich Tourismus wird als Handlungsempfehlung vorgeschlagen, Zubringerverkehre aus dem Maintal (Schwerpunkt des Besucherverkehrs) aufzuwerten, um die Attraktivität der Region für Touristen und insbesondere auch für Tagestouristen zu erhöhen. Des Weiteren wird eine Quervernetzung der Tourismusregionen Haßberge und Steigerwald vorgeschlagen sowie der Ausbau der Verleih- und Ladestationen für Elektrofahrräder.

Im ILEK Main & Haßberge werden verschiedene, den Bereich Mobilität betreffende Projekte vorgeschlagen und priorisiert. Mittlere Priorität kommt den Projekten „Portal für Mitfahrgelegenheiten“, „ÖPNV Linien anpassen“ sowie „ÖPNV für Naherholung im Allianzgebiet“ zu. Eine hohe Priorität wird dem Projekt „E-Mobilität/alternative Antriebe“ zugesprochen.

Im Projekt „E-Mobilität/alternative Antriebe“ wird vorgeschlagen, dass die öffentliche Hand als möglicher Vorreiter einer modernen Mobilität agieren und somit das Bewusstsein gegenüber alternativen Antriebsformen und einer nachhaltigen Entwicklung steigern kann. Als Ansatz wird z.B. die gemeinsame Beschaffung von E-Fahrzeugen genannt.

Das Projekt „ÖPNV Linien anpassen“ weist u.a. auf den, bei einigen ÖPNV-Linien bestehenden, Anpassungsbedarf zur Verbesserung der Erschließung einzelner Ortsteile hin.

Im Projekt „ÖPNV für Naherholung im Allianzgebiet“ soll ein Anschluss an den SPNV für Touristen und Naherholer, die Vernetzung mit dem Wander- und Radwegenetz sowie eine Rückkehroption für Wanderer, etwa bei Mehrtagestouren, geschaffen werden.

Das Projekt „Portal für Mitfahrgelegenheiten“ sieht vor, durch die Einrichtung einer Mitfahrbörse ein ergänzendes Angebot zum ÖPNV zu schaffen, wobei Berufspendler und freizeit- oder versorgungsorientierter Verkehr gleichermaßen angesprochen werden sollen. Es soll dabei die Bildung von Wegekettten unterstützt werden.⁴¹

2.6.3 Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Gemeinde-Allianz Hofheimer Land ⁴²

Das ILEK der Gemeinde-Allianz Hofheimer Land stellt verschiedene Bedarfe im Bereich Mobilität und ÖPNV fest, u.a.:

⁴¹ Vgl. Allianz Main & Haßberge 2017.

⁴² Konkrete Bezeichnung: Überörtliches Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept mit städtebaulicher Vertiefung zur Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels.

- ◆ das ÖPNV-Netz ist nicht flächendeckend ausgebaut (manche Ortsteile ohne Anbindung, flächendeckendes ÖPNV-Netz jedoch schwer finanzierbar),
- ◆ fehlender Zubringerdienst zum bestehenden Busliniennetz,
- ◆ geringe Auslastung vorhandener Linien,
- ◆ unattraktive, nicht auf Bedürfnisse der Bevölkerung angepasste Fahrzeiten und Takte im ÖPNV,
- ◆ kein Schienenanschluss,
- ◆ zu lange Fahrzeiten sowie
- ◆ schlechte Abstimmung der Taktzeiten zwischen Bus und Bahn.

Als Schwäche der Region werden u.a. schlechte ÖPNV- und Schulverkehrssysteme bzw. -anbindungen identifiziert, wobei diese in den Allianz-Gemeinden unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Handlungsbedarf wird insbesondere im Bereich des Busliniennetzes gesehen, da sich das Angebot hier bis auf einzelne Ausnahmen auf das Grundversorgungsniveau inklusive Schülerverkehre beschränkt. Es wird bemängelt, dass sich das ÖPNV-Angebot größtenteils auf die HVZ (morgens, mittags und nachmittags) an Werktagen beschränkt, wodurch z.B. der Besuch von Freizeit-, Sport- und Kulturveranstaltungen oder der Besuch von Bekannten in einem Nachbarort insbesondere für Bevölkerungsgruppen ohne privaten Pkw erschwert wird.

Die fehlende SPNV-Anbindung bedingt laut dem ILEK Gemeinde-Allianz Hofheimer Land einen Verbesserungsbedarf der bestehenden Busverbindungen (z.B. Taktfolge und Fahrzeit) zu den SPNV-Verknüpfungspunkten Ebern, Haßfurt und Schweinfurt.

Im ILEK werden die Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung in drei Handlungsfelder gegliedert:

- ◆ Optimierung der vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur (z.B. Einführung eines Integralen Taktfahrplans),
- ◆ verbesserte Auskunfts- und Informationsangebote über die vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten/ÖPNV-Marketing (z.B. Aufwertung von Haltestellen mit ausführlichen Mobilitätsinformationen, Faltblätter und Beiträge zu den Mobilitätsmöglichkeiten in der Region) sowie
- ◆ Ausbau und Qualifizierung der vorhandenen Infrastruktur mittels alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Anpassung von Nachfrage und Angebot durch alternative Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse; Verbindung zwischen Mobilitäts- und Tourismusangeboten, Einführung alternativer Fahrzeuge).

Weitere mögliche Handlungsansätze sind die Gewährleistung einer regelmäßigen Bedienung der Haltestellen auch außerhalb der HVZ sowie die Möglichkeit der Einführung einer touristischen Buslinie (z.B. für Wanderer, Radwanderer, Touristen und Bewohner, im Bereich des Naturparks Haßberge).

Als entscheidender Bestandteil des Leitbildes der Gemeinde-Allianz Hofheimer Land wird die strategische Auseinandersetzung mit der Förderung wohnortnaher Ausbildungs- und Arbeitsplätze gesehen. Diese sollen z.B. über den Ausbau bzw. die Schaffung von alternativen Mobilitätsstrukturen noch besser erschlossen werden.⁴³

2.6.4 Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Baunach-Allianz

Das ILEK Baunach-Allianz benennt sowohl im Regionalprofil als auch der SWOT-Analyse für den Bereich Daseinsvorsorge verschiedene, Mobilität und ÖPNV betreffende, Schwächen und Risiken. Grundsätzlich wird festgehalten, dass die Taktung im allgemeinen ÖPNV oftmals nicht ausreichend ist, um der Bevölkerung eine echte Alternative zum MIV zu bieten. Des Weiteren sind die vorhandenen bedarfsorientierten Angebote stark ausbau- und anpassbar, wobei die Ausrichtung des Angebots am tatsächlichen Bedarf als entscheidend gesehen wird.

Die SWOT-Analyse zeigt, dass insbesondere in kleineren Orten Nahversorgung, medizinische Versorgung und ÖPNV teilweise unzureichend ausgebaut sind. Zusätzlich wird ein Risiko in einem weiteren Rückzug von (alternativen) Mobilitätsangeboten durch Nichtnutzung gesehen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der SWOT-Analyse sieht die handlungsfeldbezogene Entwicklungsstrategie des ILEK in den Handlungsfeldern Wirtschaft und Verkehr sowie Daseinsvorsorge verschiedene Entwicklungsziele. Dazu gehören u.a.:

- ◆ Alternative Mobilitätsformen als Ergänzung zum ÖPNV entwickeln und bestehende Mobilitätsangebote sichern,
- ◆ Den Ausbau von Elektromobilität unterstützen und anregen,
- ◆ Bestehende Wegeverbindungen ausbauen und das landwirtschaftliche Wegenetz verbessern,
- ◆ Barrierefreiheit und Generationenfreundlichkeit im Alltag fördern,
- ◆ Medizinische Versorgung bzw. Zugang und Erreichbarkeit zu dieser sichern sowie
- ◆ Nahversorgung für alle Bevölkerungsgruppen erreichbar gestalten.

Die festgelegten Entwicklungsziele bilden die Grundlage für verschiedene Leitprojekte, von denen die Leitprojekte „Entwicklung eines Einkaufs-/ Lieferdienstmodells“ sowie „Radwegeausbau und Etablierung eines Baunach-Radweges“ für den Bereich Mobilität besonders relevant sind. Darüber hinaus beschreibt das ILEK Baunach-Allianz zahlreiche weitere Projekte, wovon aus den Handlungsfeldern Wirtschaft und Verkehr sowie Daseinsvorsorge u.a. die folgenden Projekte Bedeutung für den Bereich Mobilität und ÖPNV haben:

- ◆ Prüfen einer Mobilitätsalternative zu rückgebauter Bahninfrastruktur Ebern-Maroldsweisach (z.B. im Rahmen der Erprobung von Elektromobilität und alternativen Mobilitätsformen in Ergänzung zum ÖPNV),

⁴³ Vgl. Gemeinde-Allianz Hofheimer Land 2013.

- ◆ Schaffung einer Mobilitätshilfe/ Etablierung von Bürgerbussen,
- ◆ Mitfahrerbanken und Mitfahrerbörsen,
- ◆ E-Bikes und Ladestationen in der Region,
- ◆ Etablierung von Dorfelektroautos bzw. eines E-Carsharing-Modelles,
- ◆ Gemeinsamer Nahverkehrsplan.⁴⁴

2.6.5 Seniorenpolitisches Gesamtkonzept des Landkreises Haßberge

Das Seniorenpolitische Gesamtkonzept des Landkreises Haßberge wurde erstellt um frühzeitig die notwendigen Anpassungsbedarfe in den Daseinsvorsorgebereichen abschätzen und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen zu können.

Im Bereich Infrastruktur sieht das Konzept verschiedene Probleme und Handlungsbedarfe:

- ◆ Fehlende zentrale Daseinsvorsorgeeinrichtungen (z.B. Nahversorgung in kleineren Ortsteilen),
- ◆ Zentralisierungstendenzen in der Versorgung mit Ärzten (z.B. Hausarztmangel in Ortsteilen, Problematik des Stadt-Land-Gefälles)
- ◆ Verkehrsversorgung unterentwickelt (ausreichende Versorgung nur im Raum Ebern und entlang des nördlichen Mainufers (SPNV-Linien); im Steigerwald und im nördlichen bzw. nordwestlichen Landkreis fehlen Alternativen zum MIV als Fortbewegungsmittel, vor allem auch für Wege innerhalb der Gemeinden).

Zu den Handlungsbedarfen werden im Konzept verschiedene Maßnahmenvorschläge unterbreitet, u.a.:

- ◆ Förderung bzw. Einrichtung von Hol- und Bringdiensten (z.B. Lieferdienste durch Einzelhändler, bürgerschaftliche Einkaufsdienste, Einkaufsbus, Abholdienste in Verbindung mit Besuchsdiensten),
- ◆ Förderung bzw. Einrichtung von Mitfahrbörsen,
- ◆ Förderung bzw. Einrichtung von bürgerschaftlichen Fahrdiensten (z.B. Fahrdienste zu Ärzten),
- ◆ Förderung bzw. Einrichtung von Bürgerbuslinien,
- ◆ Förderung bzw. Einrichtung von Bedarfslinienverkehr (z.B. Einsatz von Bürgerbussen und Anrufsammeltaxen),
- ◆ Vernetzung von Mitfahrgelegenheiten (z.B. Aufbau zentrale Informationsplattform über professionelle und bürgerschaftliche Mitfahrgelegenheiten),
- ◆ Information und Beratung zum Aufbau alternativer Infrastruktur sowie
- ◆ Integration bürgerschaftlich organisierten (Bedarfs) Linienverkehrs in das ÖPNV-Konzept des Landkreises.⁴⁵

⁴⁴ Vgl. Baunach-Allianz 2018.

⁴⁵ Vgl. Basis-Institut 2012.

2.6.6 Weitere relevante Planungen und Konzepte

Weitere Konzepte, die für den Landkreis Haßberge Relevanz haben sind u.a. die benachbarten LEADER-Regionen Bamberg, Schweinfurt und Rhön-Grabfeld mit ihren jeweiligen lokalen Entwicklungsstrategien der Förderperiode 2014 bis 2020. In diesen erfolgt z.B. im Bereich Tourismus (z.B. im „Netzwerk Steigerwald“) eine Zusammenarbeit.

Nahverkehrsplan Landkreis Hildburghausen

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan 2018 – 2023 des Landkreises Hildburghausen stellt Verflechtungen der Region Hellingen mit Maroldsweisach bezüglich den Daseinsvorsorgebereichen ärztliche Versorgung und Nahversorgung fest. Um für diese Verflechtungen ein ÖPNV-Angebot zu schaffen, wurde eine einmal wöchentlich (dienstags) verkehrende Busverbindung eingerichtet (Linie 218).

Aktuelle Planungen des Landkreises Hildburghausen umfassen eine neue Linie auf der Relation Maroldsweisach – Heldburg – Bad Rodach ab 2020. Die Bedienung soll von Montag bis Freitag erfolgen und im Abschnitt Maroldsweisach – Heldburg die Dienstagsfahrten der Linie 218 ersetzen.

Des Weiteren gibt der Nahverkehrsplan als einen der touristisch relevanten Radhauptwege die Verbindung Haßberge – Rodachtal an.⁴⁶

⁴⁶ Vgl. Landratsamt Hildburghausen 2017.

3. Ermittlung tatsächlicher Mobilitätsbedürfnisse

Aufbauend auf die Analyse der vorhandenen Strukturen und Mobilitätsangebote im Landkreis Haßberge, erfolgt die Ermittlung tatsächlicher Mobilitätsbedürfnisse in den einzelnen Landkreiskommunen. Hierbei werden die Mobilitätsbedürfnisse aus Nutzersicht sowie die Mobilitätsbedürfnisse aus Sicht der Kommunen betrachtet. Die Ergebnisse der genannten Teilaspekte werden nachfolgend dargestellt.

3.1 Mobilitätsbedürfnisse aus Nutzersicht

Da Analysen die Mobilitätsbedürfnisse der eigentlichen Nutzer nicht vollständig wiedergeben können, ist es wichtig, diese zusätzlich mit einer Befragung zu erfassen. Für das Mobilitätskonzept erfolgte diese Nutzerbefragung als schriftliche Einzelbefragung von Bürgern aus dem Landkreis. Zielgruppen der Nutzerbefragung waren dabei alle Bevölkerungsgruppen.

Um die Erreichbarkeit der Zielgruppen zu erhöhen, erfolgte eine Ansprache über zwei verschiedene Kanäle: eine analog verfügbare Fragebogenversion für Menschen, die keinen Internetzugang haben, sowie ein Online-Fragebogen. Ein solch dualer Ansatz ist wichtig um alle Nutzergruppen zu erreichen und somit einen möglichst hohen Rücklauf an beantworteten Fragebögen zu erhalten. Weiterhin ist es bedeutend, die Rückgabemöglichkeit analoger Fragebögen so einfach wie möglich zu gestalten. Daher gab es verschiedene Wege zur Rückgabe des ausgefüllten Fragebogens, z.B. als Fax, per Post oder als persönliche Abgabe bei den Gemeinden.

Der Fragebogen wurde möglichst einfach verständlich gestaltet um Verständlichkeitshürden bei der Teilnahme abzubauen und einen möglichst hohen Rücklauf abgeschlossener Fragebögen zu erzielen.

Da eine Teilnahmebereitschaft darüber hinaus erfahrungsgemäß von der medialen Begleitung bzw. Einbindung in die Öffentlichkeitsarbeit abhängig ist, fand eine begleitende Pressearbeit in den lokalen Medien sowie die Auslobung von sogenannten Incentives (Gewinnanreize) statt. Der Aufruf zur Teilnahme erfolgte sowohl über die Gemeindeblätter als auch den Internetauftritt des Landratsamtes.

Die Nutzerbefragung wurde im Zeitraum April bis Juli 2018 durchgeführt und hatte einen Rücklauf von 357 abgeschlossenen Fragebögen.

Der Fragebogen beinhaltete acht übergeordnete Frageblöcke, welche größtenteils in Unterfragen gegliedert waren. Der Fragebogen wird in Anhang 3 dargestellt.

Zu den Leitfragen des Fragebogens gehörten u.a.:

- ◆ Wie ist das derzeitige Mobilitätsverhalten und die alltäglichen Routinen der einzelnen Wegezwecke, welche Verkehrsmittel werden dabei genutzt?
 - ◆ Wie würde das persönliche Mobilitätsverhalten gerne gestaltet werden?
 - ◆ Wie erfolgt die Information zu Verkehrsangeboten?
-

- ◆ Welche Mobilitätspotenziale und Verbesserungswünsche für die Mobilität im Landkreis werden gesehen?

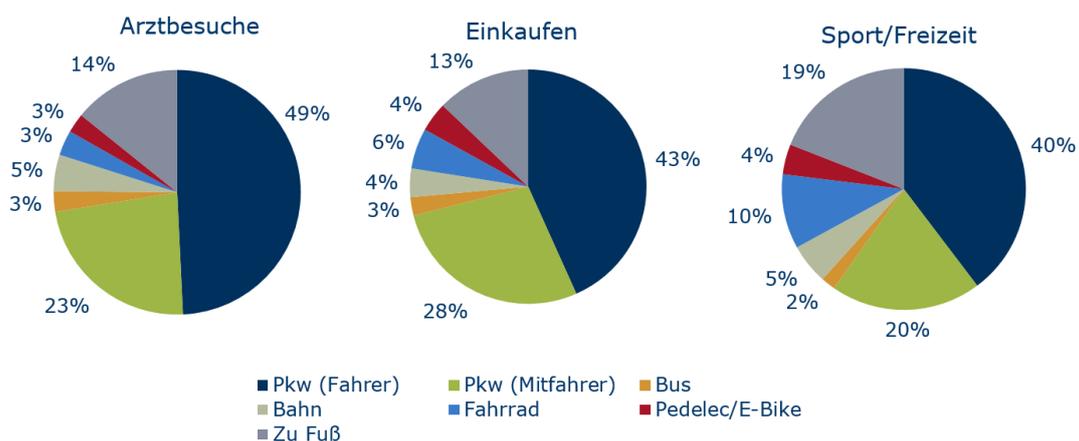
Nachfolgend werden wesentliche Befragungsergebnisse anhand ausgewählter Indikatoren herausgestellt, die sowohl das derzeitige Mobilitätsverhalten als auch Handlungsbedarfe zur Weiterentwicklung der bestehenden Mobilitätsangebote in geeigneter Form beschreiben.

3.1.1 Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Die Verkehrsmittelnutzung (= Modal Split) zeigt die Häufigkeit der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wegezwecke. Die Befragung ergab ein für ländliche Regionen zu erwartendes Ergebnis mit einer hohen Pkw-Nutzung für alle untersuchten Wegezwecke. Dargestellt werden in Abbildung 14 die ausgewählten Wegezwecke „Arztbesuch“, „Einkaufen“ und „Sport/Freizeit“, da diese am meisten von den Befragten genannt wurden.

Bei den Wegezwecken „Arztbesuch“ und „Einkaufen“ werden über 70% der Wege mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer getätigt. Geringer ist die Pkw-Nutzung nur beim Wegezweck „Sport/Freizeit“, wobei hier mit 60% der Pkw ebenfalls dominiert. Fahrräder und Pedelecs werden mit 14% am meisten im Bereich Sport und Freizeit genutzt, am wenigsten für Arztbesuche (insgesamt 6%). Der ÖPNV wird bei allen Wegezwecken nur geringfügig als Verkehrsmittel genutzt, die Bahn mit höchstens 5% und der Bus mit höchstens 3% (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung ausgewählter Wegezwecke



Quelle: IGES 2018.

Anmerkung: Arztbesuche: n=664 (dargestellt sind Antworten zu den Wegezwecken „Hausarzt“ und „Facharzt“); Einkaufen: n=787; Sport/Freizeit: n=521. Mehrfachnennungen waren möglich.

Neben den dargestellten Wegezwecken wurden auch die Wegezwecke „Kinderbetreuung“, „Behördengang“ und „Arbeit, Ausbildung oder Schule“ abgefragt.

Für den Wegezweck „Arbeit, Ausbildung oder Schule“ gaben 47% der Befragten an, dass sie den Pkw als Fahrer oder Mitfahrer nutzen. 23% nutzen den Bus, größtenteils handelt es sich hierbei um Schüler. Zu Fuß gehen 10% der befragten Nutzer, 11% nutzen das Fahrrad oder Pedelec.

Beim Wegezweck „Behördengang“ werden 50% der Wege der Befragten mit dem Pkw als Fahrer und 13% als Mitfahrer unternommen. Darauf folgen zu Fuß gehen mit 19% sowie Fahrrad und Pedelec mit insgesamt 12%.

Beim Wegezweck „Kinderbetreuung“ dominiert bei den befragten Nutzern ebenfalls der Pkw, hier sind es 47%. Immerhin 25% der befragten Personen geben an, zu Fuß zu gehen.

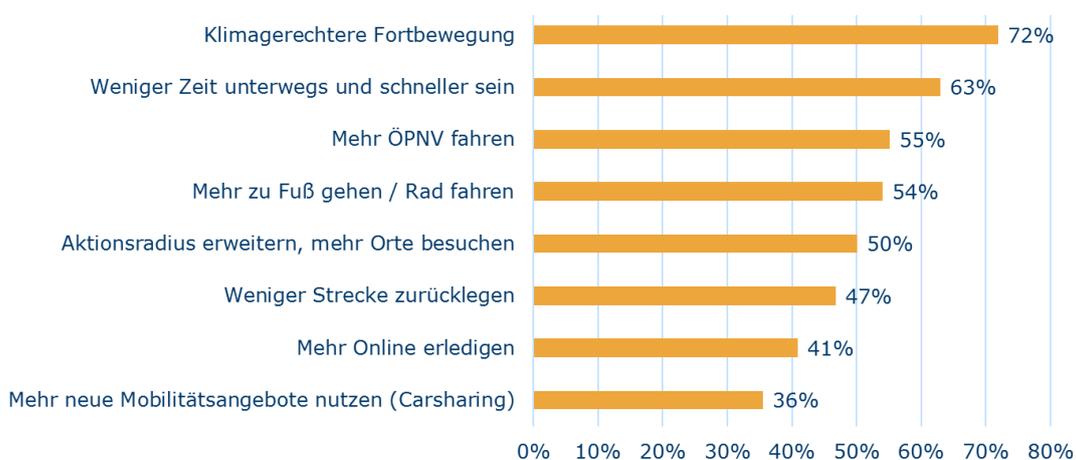
3.1.2 Mobilitätsverhalten

Die Frage nach der Gestaltung des persönlichen Mobilitätsverhaltens verfolgt u.a. den Zweck, die Bereitschaft der Befragten zur Nutzung von Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw zu ermitteln. Die Ergebnisse sind dahingehend bemerkenswert, dass über 70% der befragten Nutzer sich gerne klimagerechter fortbewegen möchten. Mehr als die Hälfte der Befragten (55%) würde gerne mehr Wege mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad (54%) zurücklegen (vgl. Abbildung 15).

Etwas mehr als ein Drittel (36%) der befragten Nutzer würden gerne mehr neue Mobilitätsangebote wie z.B. Carsharing nutzen. 50% der Befragten wünschen sich ihren Aktionsradius erweitern und mehr Orte besuchen zu können.

Des Weiteren möchten mit 63% mehr als die Hälfte der befragten Nutzer weniger Zeit unterwegs brauchen und somit schneller sein. 41% geben an, dass sie gerne mehr online erledigen möchten.

Abbildung 15: Wünsche für das persönliche Mobilitätsverhalten



Daten: IGES 2018.

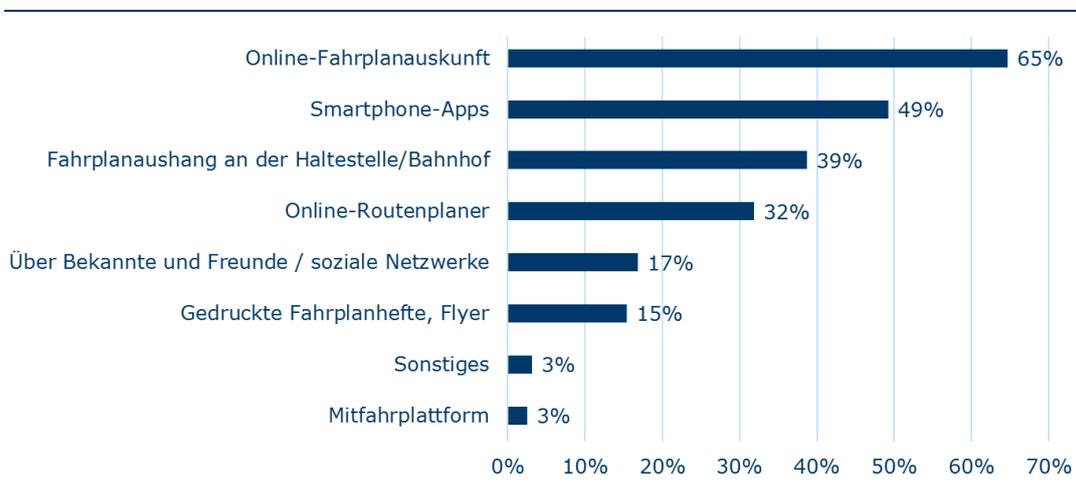
Anmerkung: n=357; dargestellt sind Antworten mit den Nennungen „stimmt“ und „stimmt überwiegend“.

3.1.3 Information zu Mobilitätsangeboten und Fahrzeiten

Ein Großteil der Befragten informiert sich bereits über digitale Medien über regionale Mobilitätsangebote. Dabei war mit 65% die Online-Fahrplanauskunft die häufigste Nennung, gefolgt von Smartphone-Apps mit 49% der Nennungen. 39% der befragten Nutzer informieren sich analog über Fahrplanaushänge an Haltestellen und Bahnhöfen (vgl. Abbildung 16).

Mitfahrplattformen stellen mit 3% der Nennungen nur eine untergeordnete Rolle als Informationsmedien dar. Knapp ein Drittel (32%) der Befragten nutzt Online-Routenplaner um sich über Mobilitätsangebote, Fahrzeiten und Wege zu informieren. Gedruckte Fahrplanhefte und Flyer werden dagegen weniger verwendet, nur 15% der befragten Nutzer gaben an sich darüber zu informieren.

Abbildung 16: Information zu Mobilitätsangeboten und Fahrzeiten



Daten: IGES 2018.

Anmerkung: n=357; Mehrfachnennungen waren möglich.

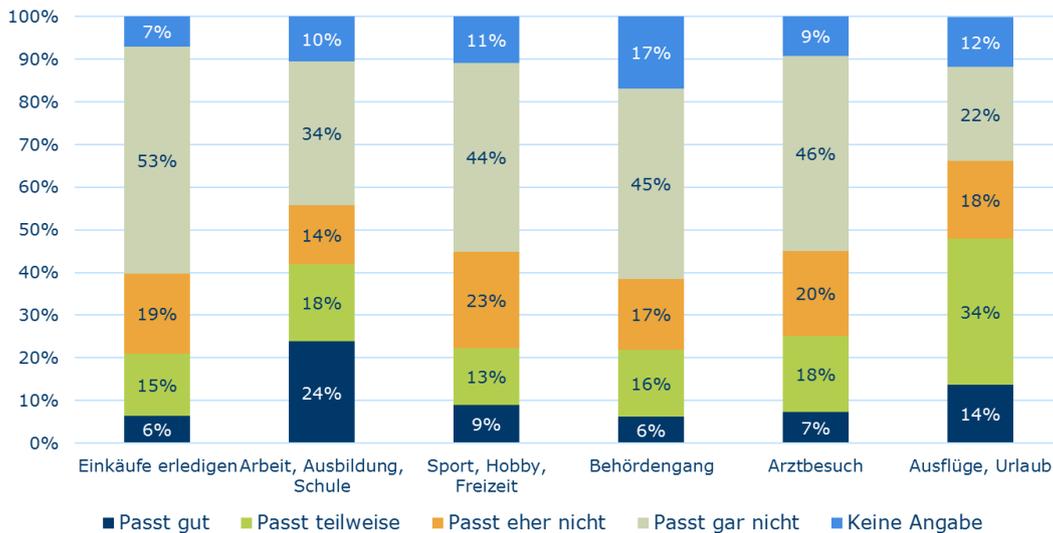
3.1.4 Bewertung des ÖPNV-Angebots

Die befragten Nutzer gaben an, dass das bestehende ÖPNV-Angebot nur selten gut oder zumindest teilweise zu den verschiedenen Wegezwecken passt. Am ehesten ist dies mit 42% für den Wegezweck „Arbeit, Ausbildung und Schule“ der Fall, wobei gleichzeitig mit 48% sogar mehr Befragte das Gegenteil („passt eher nicht“, „passt gar nicht“) angeben (vgl. Abbildung 17). Dieses Ergebnis lässt sich mit den größtenteils auf den Schülerverkehr abgestimmten ÖPNV-Fahrten erklären, welche für Auszubildende und Erwerbstätige nicht oder nur eingeschränkt nutzbar bzw. passend sind.

Besonders für die Wegezwecke „Einkaufen“ (72%) „Sport, Hobby, Freizeit“ (67%) und „Arztbesuch“ (66%) wurde das vorhandene ÖPNV-Angebot von den befragten Nutzern als wenig bis gar nicht für deren Bedürfnisse passend beschrieben. Über die Hälfte der Befragten (53%) gaben an, dass das ÖPNV-Angebot gar nicht für den Wegezweck „Einkäufe erledigen“ passend ist.

Der Wegezweck „Ausflüge, Urlaub“ weist mit 48% die meisten positiven Angaben aus, wobei gleichzeitig 40% der Befragten das Angebot als nicht passend für ihre Mobilitätsbedürfnisse ansehen.

Abbildung 17: Bewertung des ÖPNV-Angebots



Daten: IGES 2018.

Anmerkung: n=357.

3.1.5 Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung

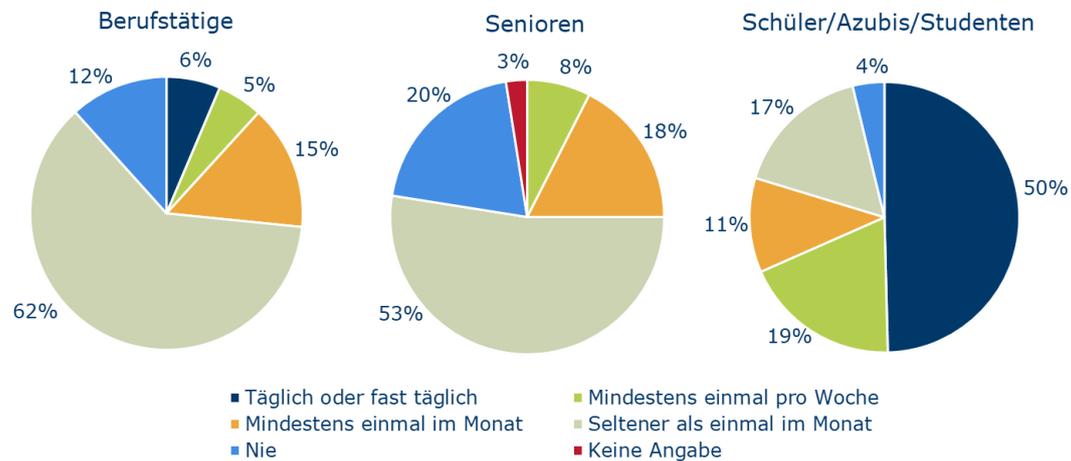
Die Ergebnisse der Nutzerbefragung zeigen bei der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung ein für einen ländlich geprägten Raum typisches Bild. Während die befragten Schüler den ÖPNV zur Hälfte täglich nutzen (50%), ist dies bei den befragten Berufstätigen nur zu einem sehr geringen Teil der Fall (6%). Bei den befragten Senioren wird der ÖPNV zu geringen Teilen höchstens einmal die Woche genutzt (8%), mehr als die Hälfte nutzt ihn seltener als einmal im Monat (53%) (vgl. Abbildung 18).

Die Antworten der befragten Schüler, Auszubildenden und Studenten zeigen, dass obwohl 50% den ÖPNV täglich oder fast täglich nutzen, genauso viele dies nicht tun. 19% gaben an, ihn mindestens einmal pro Woche zu nutzen, 11% mindestens einmal im Monat. Fast ein Fünftel (17%) nutzen den ÖPNV seltener als einmal im Monat. Entsprechend der Ergebnisse des Wegezwecks „Arbeit, Ausbildung, Schule“ aus Abschnitt 3.1.4 lässt sich dies dadurch erklären, dass für Auszubildende und Studenten das ÖPNV-Angebot je nach Wohnort eher weniger geeignet ist um den Ausbildungs- oder Studienort zu erreichen. Die 19% der befragten Schüler, Auszubildenden und Studenten, die den ÖPNV mindestens einmal die Woche nutzen, könnten z.B. Auszubildende sein, die zu ihrer Berufsschule fahren.

Ein Fünftel (20%) der befragten Senioren nutzt den ÖPNV nie, ebenso 12% der befragten Berufstätigen. Zusammengenommen mit den Nennungen „seltener als

einmal im Monat“ ergibt sich, dass 74% der befragten Berufstätigen und 73% der befragten Senioren den ÖPNV kaum bis gar nicht nutzen.

Abbildung 18: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung



Daten: IGES 2018.

Anmerkung: Berufstätige: n=155; Senioren: n=40; Schüler/Azubis/Studenten: n=133.

3.1.6 Ideen und Wünsche zur Verbesserung der Mobilität

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung zeigen, dass am häufigsten Verbesserungsbedarf beim ÖPNV- und SPNV-Angebot gesehen wird. Darüber hinaus wurden die Themengebiete flexible Bedienformen und Bürgerbus, Tarif und Verbesserung des Radverkehrs genannt. Es wurde sich ebenfalls Carsharing sowie die Verbesserung von Mobilitätsinformation und Mitfahrmobilität gewünscht.

Konkret wurden sich für die Verbesserung der Mobilität im Landkreis Haßberge u.a. die in der folgenden Tabelle dargestellten Maßnahmen gewünscht (vgl. Tabelle 13). Bei der Auswertung stellte sich heraus, dass teilweise ein Informationsdefizit bezüglich bereits vorhandener ÖPNV-Angebote besteht, da zum Teil Angebote gewünscht werden, die bereits vorhanden sind. Ein Beispiel hierfür ist der Wunsch nach einer Frühbindung von Knetzgau nach Haßfurt vor 6:00 Uhr. Eine solche Anbindung ist allerdings durch eine Fahrt der Linie 1153 mit Ankunft um 05:45 Uhr am Bahnhof Haßfurt bereits gegeben.

Tabelle 13: Auswahl der Ideen und Wünsche zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Haßberge

Themengebiet	Wunsch
Verbesserung ÖPNV/SPNV n=67	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anschluss aller Ortschaften ◆ Höhere Angebotsdichte ÖPNV/SPNV (auch in Abendstunden und am Wochenende) ◆ Regelmäßige Fahrten ◆ 1-Stunden-Takt ◆ Verbesserung der Pünktlichkeit ◆ Bereitstellung kostenfreies WLAN ◆ Verbesserung der Sauberkeit der Fahrzeuge & WC (SPNV) ◆ Kürzere Wartezeiten nach Schulende ◆ Wieder- bzw. Neuerrichtung SPNV-Halte: Obertheres und Wülfingen ◆ Auswahl konkreter Angebotswünsche <ul style="list-style-type: none"> ◆ Direkte Verbindung Ebern – Coburg ◆ Busverbindung Hafenspreppach - Altenstein auch außerhalb Schulzeit ◆ Bushaltestelle an der Bramberger Mühle ◆ Verbindung Untermerzbach zu Schulen in Coburg ◆ Weisbrunn - Eltmann – Ebelsbach ◆ Aufwertung Busverbindung Ebern - Ebelsbach (Takt) ◆ Busangebote Unterschleichach (Eltmann/Ebelsbach, Knetzgau, Trossenfurt) auch am WE ◆ Verbindung Eltmann - Steigerwald (z.B. Unterschleichach) und Haßberge (z.B. Breitbrunn - Kirchlauter - Ebern) ◆ Verbindungen Oberschleichach - Haßfurt, Ebelsbach, Trossenfurt ◆ Anbindung Gewerbegebiete Godelstatt, Industriestraße in Haßfurt ◆ Ortsbusse (vgl. auch StadtBus Rödental bei Coburg), finanziert durch Gemeinde ◆ Taktbus Ebern – Haßfurt ◆ Busverbindung Knetzgau – Gädheim ◆ Anbindung der Umlandgemeinden Haßfurt an Busnetz
Flexible Bedienformen n=11	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Herstellung eines dichten Bediennetzes von Kleinbussen (z.B. Pfarrweisach, Haßfurt, Knetzgau) ◆ Einsatz von Anrufsammeltaxis und Rufbussen (z.B. Sammeltaxi als direkte Verbindung Ebern - Itzgrund/Coburg bzw. Ebern – Haßfurt; Kostenfreier Rufbus für Senioren) ◆ Test von Ansätzen der sogenannten Shared Mobiliy (z.B. pilot-hafte Durchführung in Aidhausen als Modellkommune) ◆ Seniorenfahrdienst zum Arzt und Einkaufen und für Besorgungen
Tarife n=11	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Tarifsenkung im ÖPNV ◆ Günstigeres Schülerticket (z.B. analog Hessisches Schülerticket für 365 Euro im Jahr)
Bürgerbus n=9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Bürgerbusse auf Gemeindeebene ◆ Ausweitung bestehende Bürgerbusse
Verbesserung Radverkehr n=8	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbau Radwegenetz <ul style="list-style-type: none"> ◆ z.B. Lembach sowie Orte im Maintal, Aurachtal, Ebrachtal

Themengebiet	Wunsch
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ z.B. Riedbach – Haßfurt ◆ z.B. Oberschwappach/Unterschwappach nach Steinsfeld ◆ Fahrradmitnahme im Bus
Dorfauto/Carsharing n=7	<ul style="list-style-type: none"> ◆ E-Carsharing in jedem Ort (z.B. Haßfurt Markt oder Großmannsdorf) ◆ Mietangebote auch auf dem Land ◆ Ladestationen für E-Mobilität
Mobilitätsinformation n=5	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrgastinformation (Beschilderung Busse) verbessern ◆ Verbesserung Information im Internet ◆ Übersichtlichere Fahrpläne
Mitfahrmobilität n=5	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Online Plattform oder App für Mitfahrmöglichkeiten ◆ Mitfahrbank
Freizeitverkehre/-linien n=4	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung von Wanderrouten ◆ Anbindung von Freizeitaktivitäten von Haßfurt aus (Weinfeste etc.) ◆ Sonderbusse zum Weinfest ◆ Wiedereinführung Discobus
Verkehrsträgerverknüpfung n=4	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anschlussverbesserung ÖPNV-SPNV ◆ Verbesserte Anschlüsse aus Hofheim/Königsberg in Haßfurt nach Schweinfurt
Sonstiges n=3	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Finanzielle Unterstützung der Kommunen für individuelle Mobilitätslösungen

Daten: IGES 2018.

Anmerkung: Originalfrage: Falls Sie konkrete innovative Ideen und / oder Wünsche zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Haßberge haben, notieren Sie diese bitte im folgenden Feld.

3.2 Mobilitätsbedürfnisse aus Sicht der Kommunen

Neben den Mobilitätsbedürfnissen aus Nutzersicht ist es darüber hinaus wichtig, die Mobilitätsbedürfnisse der Landkreisbürger aus kommunaler Sicht bewerten zu lassen. In Absprache mit dem Landkreis wurden Bürgermeistergespräche mit ausgewählten Gemeinden geführt. Dabei wurden Gespräche mit den Verwaltungen von Ebern, Haßfurt, der Hofheimer Allianz, Knetzgau und Untermerzbach abgehalten.

Der Befragung der Kommunen kam eine hohe Bedeutung zu, da die Bürgermeister über eine ausgesprochene Expertise bezüglich möglichen Handlungserfordernissen in ihren jeweiligen Gebietskörperschaften verfügen. Sie sind nah am Bürger und erfahren zuerst in welchen Bereichen kurz- oder langfristiger Handlungsbedarf besteht.

Den Gesprächen wurde ein grob strukturierter Gesprächsleitfaden zugrunde gelegt. Die Diskussionen zu Handlungserfordernissen in den Kommunen fokussierten sich dabei vor allem auf folgende wesentliche Inhalte:

- ◆ Abstimmung zu regionalen Mobilitätsbedarfen
- ◆ Diskussion von Potenzialen von möglichen Projektansätzen in den Themenfeldern
 - ◆ Grenzüberschreitender ÖPNV und Freizeitverkehre
 - ◆ Mobilitätsinformation und -organisation
 - ◆ Bürgerschaftliche Mobilität
 - ◆ Betriebliche Mobilität
 - ◆ Sektorenübergreifende Kooperationen zur Erreichbarkeitssicherung
- ◆ Diskussion zu Weiterentwicklungsmöglichkeiten bestehender Mobilitätsstrukturen (Bürgerbusse, Mitfahrbänke etc.)
- ◆ Identifizierung von Ansätzen zur weiteren Umsetzung

Je nach Größe der Gemeinden und ihrer räumlichen Lage im Landkreis sind die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner aus kommunaler Sicht unterschiedlich. Grundsätzlich wurde die Meinung vertreten, dass Nachbarschaftshilfe und Dorfgemeinschaft entscheidend für die Sicherstellung der Mobilität sind und weiter gestärkt werden sollten. Es wurde als wichtig erachtet, die geplanten Mobilitätslösungen so gut wie möglich auf die Einwohner und deren Bedürfnisse anzupassen, wobei die Sicherstellung der Finanzierung dieser Mobilitätslösungen als entscheidender Punkt aufgefasst wurde. Die verbreitete Ansicht war es, dass langfristige Lösungen entwickelt werden sollten.

3.2.1 Grenzüberschreitender ÖPNV und Freizeitverkehre

Es wurde berichtet, dass insbesondere im nördlichen Teil des Landkreises Verflechtungen mit den benachbarten Landkreisen bestehen. Diese Fahrten erfolgen aktuell aufgrund des Fehlens einer ÖPNV-Verbindung größtenteils durch Pkw-Verkehre. Zur Schaffung eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebotes wurde die Idee der Einführung einer Buslinie zwischen Ebern und Bad Rodach im Landkreis Coburg zur Sprache gebracht. Die Herstellung einer Verknüpfung des Landkreises Haßberge mit Bad Rodach über die Gemeinde Bad Colberg-Heldburg in Thüringen wurde als relevant erachtet. Dabei war eine Überlegung der Befragten, die Linie als Freizeitlinie einzurichten und entsprechend zu vermarkten.

Neben der genannten Möglichkeit einer grenzüberschreitenden Verbindung wurde von den Befragten verdeutlicht, dass es bisher im Landkreis Haßberge kein ÖPNV-Angebot im Bereich der Freizeitverkehre gibt. Aus diesem Grund regten die Befragten an, die Einführung von Freizeitlinien für die Anbindungssicherung der wesentlichen Tourismusziele der Region als Möglichkeit zu betrachten. Es wurde darüber hinaus angemerkt, dass die Bedienung im allgemeinen ÖPNV insbesondere Montag bis Freitag in den Ferien und an Wochenenden teilweise stark eingeschränkt ist, so dass eine Freizeitlinie daher für alle Nutzergruppen ein ergänzendes Mobilitätsangebot darstellen würde. Es war den Befragten wichtig, die bestehenden Tourismuskonzepte bei der möglichen Entwicklung und Konzeption von Freizeitlinien zu berücksichtigen.

Konkret zeigte sich, dass wichtige Potenzialbereiche für die Einführung von Freizeitlinien die Regionen Burgenwinkel und Steigerwald sind.

Darüber hinaus gaben die Befragten an, dass alternative Antriebsformen und insbesondere die E-Mobilität ein wichtiger und zukunftsweisender Mobilitätsbestandteil sind. Dabei wird eine Relevanz für E-Mobilität sowohl im privaten Bereich (z.B. private E-Pkw), im Bereich der bürgerschaftlichen Mobilität (z.B. E-Dorfautos) und auch im ÖPNV (z.B. E-Buslinien) gesehen.

3.2.2 Mobilitätsinformation und -organisation

Eine Form der Organisation von Mobilität ist die Einführung eines Mobilitäts- bzw. Dorfkümmerner. Bei diesem handelt sich um eine Art „Sozialhelfer“, der die dörfliche Gemeinschaft stützt, Mobilität und Versorgung organisiert und mit einem „offenen Ohr“ bei Fragen und Probleme im Alltag zur Seite steht.

Ein Mobilitätskümmerner kann dazu beitragen, die vorhandene Nachbarschaftshilfe bzw. Dorfgemeinschaft mittels der Organisation von z.B. Einkaufs- und Erledigungsfahrten zu unterstützen.

Die Befragten stellten heraus, dass mögliche Lösungen wie die Etablierung eines Mobilitätskümmerner eine langfristige Wirkung haben sollten, da temporär finanzierte Projektstellen eine Etablierung erschweren. Es wurde von den Befragten die Möglichkeit in Betracht gezogen, bestehende Ehrenamtliche (z.B. der Feuerwehr) als Mobilitätskümmerner zu schulen oder eine zentrale Anlaufstelle mit ehrenamtliche Fahrern einzurichten, welche z.B. angebotene Fahrten zur Verfügung stellen und koordinieren könnte.

3.2.3 Bürgerschaftliche Mobilität

Die Befragten wiesen darauf hin, dass dort wo der ÖPNV dies nicht leisten kann, im Landkreis Haßberge bereits verschiedene Angebote der bürgerschaftlichen Mobilität bestehen. So wurde angegeben, dass das bestehende ÖPNV-Netz durch verschiedene bedarfsorientierte Verkehre ergänzt wird, wobei die Bürgerbusse eine hohe Bedeutung für die Region haben würden. Unter anderem kamen die Bürgerbusansätze in Knetzgau, Haßfurt und Ebern zur Sprache. Es wurde jedoch auch angemerkt, dass punktuell ein Nachfragerückgang bei der Nutzung der Bürgerbusse besteht. Um diesem entgegenzuwirken und somit die Attraktivität der bestehenden Strukturen zu bewahren, wurde von den Befragten die Einführung direkter Fahrtmöglichkeiten durch eine offenere Gestaltung der Strukturen (z.B. Bürgerbus im Sektorbetrieb) vorgeschlagen.

Neben den Bürgerbusansätzen wurde von den Befragten darüber hinaus eine Einführung von (E-)Dorfautos diskutiert, welche mit dem allgemeinen ÖPNV verknüpft werden könnten. Es wurde die Ansicht vertreten, dass das jeweilige Dorfauto allen Einwohnern der entsprechenden Gemeinde zur Verfügung stehe sollte, wobei hierfür der Einsatz eines geschulten Kümmerner, der je nach Fahrzweck die Vergabe des Fahrzeugs priorisiert, als sinnvoll erachtet wurde. Es wurde erläutert,

dass durch den Kümmerer sichergestellt werden könnte, dass z.B. ein Nutzer, der einen Arzttermin wahrnehmen muss, Vorrang erhält gegenüber einem Nutzer, der ohne Zeitgebundenheit Einkäufe fahren möchte. Die Einführung eines allgemeinen Dorfautos führt, nach Auffassung der Gesprächspartner, neben der Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes insbesondere auch zur Stärkung der Dorfgemeinschaft.

Des Weiteren sahen die Befragten Mitfahrbänke als interessante Mobilitäts- und Vernetzungsmöglichkeit. Es wurde berichtet, dass solche Konzepte in den Gemeinden schon teilweise umgesetzt werden bzw. umgesetzt werden sollen, z.B. im Bereich der Gemeinde-Allianz Hofheimer Land oder Knetzgau. Die Befragten sahen eine Problematik bei der Sicherstellung der Durchführung der Rückfahrt. Hier wäre nach Auffassung der Befragten zu überlegen, ob auf der jeweiligen Relation auch in die Rückrichtung in den entsprechenden Gemeinden das Aufstellen von Mitfahrbänken eine notwendige Maßnahme wäre. Weiterhin wurde von einem Befragten die Aufstellung einer Mitfahrbank in jedem Ortsteil einer Gemeinde als wichtige Maßnahme genannt.

3.2.4 Betriebliche Mobilität

Die Gesprächspartner sahen beim Thema Sicherung der Mobilität von Auszubildenden und Berufstätigen, die ihren Ausbildungs- bzw. Arbeitsort im Landkreis Haßberge haben, einen weiteren Handlungsbedarf. Es wurde berichtet, dass es besonders für Auszubildende ohne Führerschein oder eigenen Pkw bei einer fehlenden oder ungeeigneten ÖPNV-Verbindung oder fehlenden Mitfahrgelegenheiten oftmals schwierig wäre, die Ausbildungsstätte zu erreichen. Die Betroffenen seien daher auf Familie, Freunde oder Bekannte mit Pkw angewiesen. Es wurde angemerkt, dass ein dauerhaftes Fehlen dieser Option die Gefahr der Abwanderung der Betroffenen, besonders in die nächstgelegenen Oberzentren, birgt.

Es wurde die Meinung vertreten, dass zur Erhaltung der Attraktivität des Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandortes der Gemeinden im Landkreis Haßberge ein betriebliches Mobilitätsmanagement in den ansässigen Unternehmen eingeführt werden sollte. Es wurde durch die Befragten vorgeschlagen, die Mitnahmemobilität beispielsweise durch die Einrichtung einer Mitfahrbörse der Unternehmen zu stärken. Darüber hinaus wurde von den Gesprächspartnern die Möglichkeit diskutiert, auch Unternehmen aus anderen Regionen in eine mögliche Mitfahrbörse miteinzubeziehen, damit auch Auspendler in die Nachbarlandkreise ihre Arbeits- und Ausbildungsstätte erreichen könnten.

3.2.5 Sektorenübergreifende Kooperationen zur Erreichbarkeitssicherung

Im Bereich der sektorenübergreifenden Kooperationen zur Erreichbarkeitssicherung wurde das Thema Gesundheitsmobilität angesprochen. Gesundheitsmobilität bezeichnet die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, z.B. in Form von Patientenfahrten oder Fahrdienste für ältere Menschen.

Es wurde in den Gesprächen deutlich, dass Gesundheitsmobilität aufgrund der zurzeit funktionierenden Nachbarschaftshilfe eine noch nicht stark ausgeprägte Problematik ist, weswegen ihr von den Befragten eine eher mittelfristige Relevanz zugesprochen wurde.

Ein Schwerpunkt wurde von den Befragten bei der Stärkung bestehender Bürgerbuslinien gesehen, welche teilweise Gesundheitseinrichtungen mit den Ortsteilen der Gemeinden verbinden.

4. Handlungserfordernisse und potenzielle Handlungsansätze

Aus den vorangegangenen Analysen und Befragungen lassen sich unterschiedliche Defizitbereiche mit Handlungsbedarf im Landkreis Haßberge ableiten, welche im Folgenden zusammengefasst und verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet werden. Für jedes Handlungsfeld wird nachfolgend in Abschnitt 5 ein Leitprojekt ausgewählt und konkretisiert. Des Weiteren werden in einigen Handlungsfeldern zur Veranschaulichung gute Beispiele aus anderen Regionen angebracht.

4.1 Vernetzung und Lückenschluss

Handlungserfordernisse

Die Analyse der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen zeigt, dass insbesondere in den ländlichen Bereichen des Landkreises, eine Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad oft nicht gewährleistet ist (vgl. Abschnitt 2.4). Deutlich wird dies z.B. südlich der Kreisstadt Haßfurt. Während in der verdichteten Kernstadt Haßfurt alle wichtigen Daseinsvorsorgebereiche fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, bestehen in Teilen der Gemeinde Knetzgau südlich von Haßfurt Erreichbarkeitsdefizite. Ähnliches zeigt sich u.a. auch bei der Anbindung der ländlichen Ortsteile in Maroldswisach an die Stadt Hofheim oder den umliegenden Gemeindeteilen an die Stadt Ebern. Das überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtete Angebot des klassischen ÖPNV im Linienverkehr stellt, vor allem auf Grund der fehlenden zeitlichen und räumlichen Flexibilität, oft nur eine eingeschränkte Alternative zum Erreichen der größeren Versorgungsorte dar (vgl. Abschnitte 2.6 und 3.2). Zudem wird die Intermodale Wegegestaltungen, z.B. die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV oder zwischen SPNV und ÖPNV, zum Teil durch fehlende oder nicht ausreichend auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtete Verknüpfungsinfrastrukturen erschwert (vgl. Abschnitte 2.6 und 3.1.6).

Die Analyse macht deutlich, dass neben einer besseren Verknüpfung der bestehenden Mobilitätsangebote, weitere flexiblere Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw zur Sicherstellung einer erreichbaren Daseinsvorsorge notwendig sind. Die Handlungserfordernisse werden u.a. auch in den bestehenden Konzepten wie z.B. der Lokale Entwicklungsstrategie für LEADER oder dem Seniorenpolitischen Gesamtkonzept unterstrichen (vgl. Abschnitte 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.6.4 und 2.6.5).

In der Bürgermeisterbefragung wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, dass sich in den Bereichen, in denen der bestehende ÖPNV eine Erschließung nicht leisten kann, vereinzelt bereits alternative, bedarfsorientierte Mobilitätsformen erfolgreich etabliert haben (vgl. Abschnitt 3.2.3).

Potenzielle Handlungsansätze

Um das bestehende Mobilitätsangebot entsprechend den vorab genannten Handlungserfordernissen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, bedarf es

- ◆ Der Schaffung weiterer flexibler und an den Bedürfnissen ländlicher Orts- und Gemeindeteile ausgerichteter Mobilitätsalternativen sowie
- ◆ Der Verbesserung von Verkehrsmittelverknüpfungen z.B. durch die Bereitstellung moderner Verknüpfungsinfrastrukturen.

Nachfolgend werden potenzielle Handlungsansätze vorgestellt, die für eine Umsetzung im Landkreis Haßberge infrage kommen können.

Carsharing/Dorfautos

Ansätze für Bürgerbusse und Fahrdienste für Gesundheits- und Einkaufsmobilität als bedarfsorientierte Angebote sind im Landkreis, wie etwa in den Abschnitten 2.3.1.4 und 3.2.3 dargestellt, teilweise bereits etabliert. Die Angebote verfügen jedoch zumeist, im Fall von Bürgerbussen beispielsweise durch die Verfügbarkeit von ehrenamtlichen Fahrern, über einen eingeschränkten Angebotsumfang. Um dem Bedarf an individuelleren Mobilitätslösungen gerecht zu werden, ist beispielsweise eine Ergänzung durch sogenannte Dorfautos denkbar.

Dorfautos sind Fahrzeuge, die von den Einwohnern einer Gemeinde gemeinschaftlich genutzt werden (Sharing). Die Beschaffung und der Betrieb können z.B. durch die Gemeinde, Vereine, Kirchen, den Landkreis oder weitere Institutionen erfolgen. Es gibt unterschiedliche Kosten- und Organisationsmodelle (z.B. Zugang digital und/oder analog) und auch eine Verknüpfung mit E-Mobilität ist möglich. Weiterhin sind Dorfautos auch für Menschen geeignet, die nicht selbst fahren wollen oder können, indem ein bezahlter oder ehrenamtlicher Fahrer mitgebucht wird. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, die gemietete Fahrt als Mitfahrgelegenheit anzubieten und somit weitere Mobilitätsangebote zu schaffen.

Abbildung 19: Beispiel Carsharingfahrzeug „Dörpsmobil“



Quelle: IGES 2018.

Ein gelungenes Beispiel für die Etablierung eines Dorfautos als ergänzendes Mobilitätsangebot kommt aus der Gemeinde Klixbüll in Schleswig-Holstein. Die Grundidee des sogenannten Dörpsmobil ist die Schließung von Versorgungslücken im ÖPNV sowie die Reduzierung der Nutzung privater Pkws. Dabei war eine einfache Umsetzung mit möglichst wenig Bürokratie wichtig. Die Buchung der beiden E-Fahrzeuge ist sowohl digital über eine Webseite, als auch analog per Telefon möglich. Nutzen kann das Angebot jede Person, die Mitglied in der Sparte des Dorfvereines (Betreiber) ist. Für Touristen ist eine Urlaubsmitgliedschaft möglich. Der Bürgermeister der Gemeinde nutzt eines der Fahrzeuge als Dienstfahrzeug, somit ist eine Grundaustattung des Angebotes gewährleistet. Die Finanzierung der Investitionskosten erfolgte größtenteils über Fördermittel, die laufenden Betriebskosten für das Fahrzeug werden über die Mitgliedsbeiträge finanziert. Der Strom für die Ladung der E-Fahrzeuge kommt aus gemeindeeigenen Windkraftanlagen.⁴⁷

Das Beispiel Dörpsmobil Klixbüll zeigt, dass Carsharing auch im ländlichen Raum und ohne große finanzielle Risiken für die Gemeinden funktionieren kann.

Mitfahrmobilität

Vernetzung und Lückenschluss können ebenfalls durch digitale Vernetzung der Mobilitätsalternativen mittels App oder Web-Plattform erreicht werden. Die Angebote werden gebündelt und einheitlich dargestellt. Eine Möglichkeit der Umsetzung sind Mitfahrportale, welche unterschiedliche Zielgruppen haben können, z.B. Pendler oder den Freizeit- und Versorgungsverkehr. Die Lösung sollte sowohl digital als auch analog nutzbar sein, um sie so vielen potenziellen Nutzern wie möglich anbieten zu können. Durch die Integration des ÖPNV ist es weiterhin denkbar, Wegeketten zu bilden. Bedeutend ist die Vernetzung mit anderen Plattformen (z.B. MitFaZ Metropolregion Nürnberg). Auch das ILEK Main & Haßberge sieht ein mögliches Projekt zur Vernetzung durch ein Portal für Mitfahrgelegenheiten (vgl. Abschnitt 2.6.2).

Als gutes Beispiel für Mitfahrmobilität ist „garantiert mobil!“, ein Konzept zur nachhaltigen Sicherung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum im Odenwaldkreis, zu nennen. Es besteht eine Mobilitätsgarantie, das heißt eine gewünschte Fahrt wird garantiert durchgeführt, wenn sie mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt gebucht wurde. Diese Mobilitätsgarantie besteht dabei immer nur auf Strecken, die dem Buslinienverlauf entsprechen, sodass keine Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagengewerbe entsteht. Der Kerninhalt des Konzeptes ist ein Informations- und Buchungssystem, das sowohl als Web-Anwendung als auch als App zur Verfügung steht. Das System ermöglicht die Information, Buchung und Bezahlung aller verfügbaren Mobilitätsangebote. Buchungen können darüber hinaus auch telefonisch über die Mobilitätszentrale erfolgen.⁴⁸

⁴⁷ Vgl. Gemeinde Klixbüll 2018.

⁴⁸ Vgl. Krämer 2018.

Mitfahrmobilität kann auch analog organisiert werden. Beispiele hierfür sind das „Schwarze Brett“ in Unternehmen, eine Vertrauensumgebung vor Ort (z.B. innerhalb von Vereinen) oder die Mitfahrbank (zufällige Mitnahme). Mitfahrbänke werden aktuell in einigen Gemeinden im Landkreis Haßberge eingeführt und erprobt, sodass sie hier nicht weiter beschrieben werden (vgl. Abschnitt 2.3.1.4).

Verknüpfungsinfrastruktur

Bei der Verknüpfung zwischen SPNV/ÖPNV und Fahrrädern besteht im Landkreis weiterer Handlungsbedarf. Zwar existieren an zentralen Verknüpfungspunkten Abstellanlagen, jedoch definiert nicht zuletzt der steigende Anteil hochwertiger Fahrräder und E-Bikes neue Qualitätsanforderungen.

Besonders hohe Ansprüche an den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bestehen neben den zentralen Verknüpfungspunkten vor allem dort, wo keine dauerhafte öffentliche Aufmerksamkeit gewährleistet werden kann.

Es besteht die Möglichkeit, insbesondere an den SPNV-Haltepunkten sowie an den zentralen Verknüpfungspunkten des allgemeinen ÖPNV in den Versorgungsschwerpunkten, die Einführung zusätzlicher sicherer Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) zu prüfen. Im Bedarfsfall werden zudem optionale Ladevorrichtungen für Pedelecs und E-Bikes empfohlen. Die gesicherten Abstellanlagen können kostenfrei oder im Rahmen einer Anmietung entgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Kombination verschiedener Mobilitätsangebote besteht die Möglichkeit, zentrale Verknüpfungspunkte zu sogenannten Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln. Ziel ist es dabei, sowohl zentrale Mobilitätsfunktionen als auch ergänzende Funktionen gebündelt auf kleinem Raum und möglichst barrierefrei vorzuhalten, um intermodale Mobilität zu fördern. Eine Auswahl möglicher Module ist nachfolgend dargestellt.

Abbildung 20: Module einer Mobilitätsstation (Auswahl)

Grundmodule (Auswahl)	Optionale Erweiterungsmodule (Auswahl)
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Haltepunkt • SPNV-Haltepunkt • P+R-Anlage • Überdachte Fahrradabstellanlage • Fahrradboxen ggf. mit Ladepunkten • Überdachter Wartebereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplätze (E-) Carsharing-Fahrzeuge • Ladesäule mit Ladepunkten • Stellplätze (E-) Lastenräder • Mitfahrbank • Photovoltaik-Anlagen und Speicherkomponenten • Aufenthaltsbereiche • Kiosk und Servicepunkt (Beratung und Verkauf) • Packstationen • W-LAN Hotspots

Daten: IGES 2018.

Standorte können z.B. Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen, Pendlerparkplätze oder Park+Ride-Anlagen (P+R) an Autobahnanschlussstellen oder touristischen Schwerpunkten sein. Je nach Ort und Bedarf fallen Ausgestaltung, Ausstattung und Betrieb der Mobilitätsstationen anders aus.

Abbildung 21: Beispiel einer Mobilitätsstation im Offenburger Projekt „einfach mobil“



Quelle: Kassel 2018.

Ein gutes Beispiel für bestehende Mobilitätsstationen ist das Projekt „einfach mobil“ aus Offenburg. Bei diesem wurden modulare Mobilitätsstationen in der Nähe von SPNV/ÖPNV-Haltestellen konzipiert, wovon in der ersten Ausbaustufe vier Stationen eingeführt wurden. Die Stationen bestehen in der kleinsten Einheit aus zwei Carsharing-Stellplätzen (Stellplatz für ein konventionelles und ein E-Fahrzeug) und Stellplätzen für Leihräder, sowie teilweise Stellplätze für Pedelecs und E-Lastenräder. Die Mobilitätsstationen verfügen über eine einheitliche Marke und ein einheitliches Design, Bushaltestellen und Radwegmarkierungen werden ebenso wie neubeschaffte Busse im Design der Mobilitätsstationen gehalten.⁴⁹

4.2 Freizeitverkehre

Handlungserfordernisse

In der Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Haßberge (vgl. Abschnitt 2.3.1.2 und Abschnitt 2.5) sind deutliche Einschränkungen, vor allem an Wochenenden, Ferientagen und in Schwachverkehrszeiten, ersichtlich. Vor allem

⁴⁹ Vgl. Kassel 2018.

in Zeiten, in den der Verkehrszweck „Freizeit und Erholung“ eine zentrale Rolle spielt, kann das bestehende Angebot im ÖPNV den Ansprüchen in weiten Teilen des Landkreises nicht gerecht werden. Sowohl die Auswertungen der Nutzerbefragung (vgl. Abschnitte 3.1.4) und der Bürgermeisterbefragung (vgl. Abschnitte 3.2.1), als auch die Analysen im Rahmen bestehender Konzepten, wie z.B. dem ILEK Main & Haßberge (vgl. Abschnitt 2.6.2), unterstreichen einen Handlungsbedarf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Freizeitverkehr.

Die Analysen und Befragungen zeigten zudem, dass die vor allem auch touristisch relevanten Regionen Burgenwinkel im nordöstlichen Teil des Landkreises und Steigerwald im südlichen Teil des Landkreises nur unzureichend durch den Nahverkehr erschlossen werden (vgl. Abschnitt 3.2.1). Bestehende touristische und damit auch regionalwirtschaftliche Potenziale werden derzeit nur eingeschränkt genutzt, da eine Erreichbarkeit außerhalb des motorisierten Individualverkehrs nicht gewährleistet ist.

Die beiden genannten Faktoren, eingeschränkte Bedienung im allgemeinen ÖPNV in für Freizeitverkehre relevanten Zeiten wie Wochenenden und Feiertagen, sowie unzureichende Erschließung der touristisch relevanten Regionen Burgenwinkel und Steigerwald, lassen sich zu einem Handlungsbedarf im Bereich der Freizeitverkehre zusammenfassen.

Nachfolgend werden potenzielle Handlungsansätze zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Freizeit- und touristischen Zielen im Landkreis Haßberge aufgezeigt.

Potenzielle Handlungsansätze

Im Bereich der Freizeitverkehre besteht prinzipiell eine Vielzahl möglicher Handlungsansätze. Potenziale bestehen u.a. in Kooperationsmöglichkeiten zwischen Freizeitwirtschaft und Bus und Bahn. Diese können z.B. im Rahmen von Shuttleverkehren, Freizeitlinien und Discobussen, Kombitickets als Eintrittskarten oder Teilnehmerausweise mit Fahrtberechtigung erfolgen.

Shuttleverkehre sind eher saisonal und für einmalige größere Veranstaltungen, z.B. im Rahmen von Stadt- und Weinfesten, geeignet. Ziel ist die bessere Erreichbarkeit des jeweiligen Veranstaltungsortes, teilweise auch durch die Anbindung von zentralen Parkplätzen. Finanziert werden die Shuttleverkehre in der Regel durch den Besteller der Leistungen (meist der Veranstalter), ggf. erfolgt eine Umlagefinanzierung durch Kombitickets oder einem Mobilitätsanteil von Eintrittsgeldern.

Im Landkreis Haßberge gibt es bereits Beispiele für Shuttleverkehre: Während den Weinfesten in Zeil und Sand verkehren Shuttlebusse zwischen den Veranstaltungsorten und dem Umland. Darüber hinaus könnten Shuttleverkehre zur Anbindung weiterer Veranstaltungen, wie z.B. dem Eberner Altstadtfest, dem Fränkischen Sommertheater auf dem Schloßberg in Königsberg oder den Eltmanner Biertagen, eine gute Alternative zur individuellen Pkw-Anreise darstellen.

Für regelmäßig wiederkehrenden Freizeitverkehre, z.B. zur Anbindung touristisch relevanter Ziele, bestehen in der Region gute Erfahrungen mit sogenannten ÖPNV-

Freizeitlinien. Bei diesen handelt es sich meist um eine Aufwertung des auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichteten Fahrplans an Wochentagen, bei der zusätzliche Fahrtenangebote an Wochenenden geschaffen werden. Freizeitlinien sind ein klassisches, jedoch verstärkt auf die Belange von Freizeit- und Tourismusverkehren ausgerichtetes ÖPNV-Angebot im Rahmen des jeweilig gültigen ÖPNV-Tarifs (VGN-Tarif im Landkreis Haßberge). Die Finanzierung kann u.a. über die Bestellung der Aufgabenträger, durch die nutznießenden Kommunen oder auch durch Kooperationen mit der Tourismus- und Freizeitwirtschaft erfolgen. In seltenen Fällen finden die Fahrten auch aus Eigeninitiative der ÖPNV-Branche statt. Geeignet sind Freizeitlinien vor allem für touristische Fahrten sowie als Abend- und Spätfahrten am Wochenende oder bei öffentlichen Veranstaltungen.

Beispiele für Freizeitlinien gibt es im VGN mehrfach. Im Jahr 2017 existierten insgesamt 24 Freizeitlinien, wovon acht Linien mit Anhängern zur Fahrradmitnahme verkehrten. Die Linien verfügen je nach Region und Linienverlauf über verschiedene Umsetzungs- und Vermarktungsansätze sowie unterschiedlich ausgeprägte Nachfrage. Als Beispiele für VGN-Freizeitlinien sind der „Trubachtal-Express“, der „Bocksbeutel-Express“, die „Fichtelgebirgslinien“ oder der „Steigerwald-Express“ zu nennen.⁵⁰

4.3 ÖPNV-Anbindung in angrenzende Gebietskörperschaften

Handlungserfordernisse

Die Analyse der Pendlerverflechtungen zeigt, dass im Bereich der Ein- und Auspendler insbesondere starke Verflechtungen von und nach Coburg sowie in Richtung Schweinfurt und Bamberg bestehen (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8). Darüber hinaus bestehen Pendlerverflechtungen aus dem Landkreis Hildburghausen in Richtung Ebern, Untermerzbach, Hofheim, Maroldsweisach und Haßfurt sowie aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld nach Hofheim und Haßfurt (vgl. Abschnitt 2.3.4). Der Vergleich mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot (vgl. Abschnitt 2.3.1) macht deutlich, dass diese ein- und ausbrechenden Nachfrageströme derzeit nur unzureichend durch den ÖPNV abgebildet werden. Auch die Analysen im Rahmen des Nahverkehrsplans Landkreis Hildburghausen (vgl. Abschnitt 2.6.6), die Bürgermeisterbefragung (vgl. Abschnitt 3.2.1) sowie die Ergebnisse der Regionalkonferenz weisen einer verbesserten ÖPNV-Anbindung in angrenzende Gebietskörperschaften eine hohe Bedeutung zu. Bei der Planung und Umsetzung entsprechender Angebote werden vor allem folgende Aspekte als relevant angesehen:

- ◆ Schaffung von Querverbindungen z.B. zwischen SPNV-Hauptlinien,
- ◆ Abwägung zwischen Fahrt über touristische Destinationen und/oder Gaststätten, da diese oft etwas abseits der Hauptverkehrsachsen liegen,
- ◆ Fahrt über Orte mit wichtigen Daseinsvorsorgeeinrichtungen,
- ◆ Online verfügbare, übersichtliche und einfach verständliche Informationen zu den Fahrplänen,

⁵⁰ Vgl. VGN 2018b.

- ◆ Vermarktung zur Bekanntmachung des Angebotes.

Sowohl die Ergebnisse der Nutzerbefragung (vgl. Abschnitt 3.1.2) als auch bestehende Konzepte, z.B. das ILEK Main & Haßberge sowie das ILEK Baunach-Allianz, unterstreichen zudem den Anspruch, auch die öffentliche Mobilität, z.B. durch die Nutzung von CO₂-neutralen E-Fahrzeugen, klimagerecht zu gestalten (vgl. Abschnitte 2.6.2 und 2.6.4).

Potenzielle Handlungsansätze

Die (Weiter-) Entwicklung von ÖPNV-Angeboten in angrenzende Gebietskörperschaften bedarf grundsätzlich einer engen Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern sowie den betroffenen Kommunen. Bei grenzüberschreitenden Angeboten in den Landkreis Hildburghausen im Freistaat Thüringen müssen zudem die unterschiedlichen Gesetzes- und Finanzierungsgrundlagen berücksichtigt werden.

Um den derzeit unterrepräsentierten Nachfragerelationen in umliegende Gebietskörperschaften gerecht zu werden, können prinzipiell

- ◆ Bestehende ÖPNV-Angebote durch Anpassungen der Linienverläufe bedarfsgerecht aufgewertet oder
- ◆ Neue, auf die regionalen Bedürfnisse zugeschnitten ÖPNV-Angebote entwickelt werden.

Die Angebotsgestaltung (z.B. Linienführung, Bedienzeiten und Bedienformen) sollte, in Abhängigkeit der regionalen Bedarfe, die Belange der Daseinsvorsorge und des Tourismus einbeziehen.

Neben dem klassischen Linienbetrieb in nachfragestarken Korridoren, z.B. Expressbusse mit Anschlüssen an die SPNV-Hauptrelationen, kommen für die Umsetzung in Räumen mit geringer Nachfrage auch flexible bedarfsorientierte Bedienformen in Frage. Der Einsatz von alternativen Antrieben ist prinzipiell denkbar, sollte jedoch in Bezug auf die konkreten Einsatzszenarien (z.B. Streckenprofil, Fahrzeugumläufe inkl. Standzeiten) abgewogen werden.

Der Freistaat Bayern fördert flexible und bedarfsorientierte Mobilitätskonzepte sowie landkreisübergreifende Expressbusverbindungen im Rahmen der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“.

4.4 Mobilitätsinformation

Handlungserfordernisse

Mit steigendem Alter wächst der Versorgungsbedarf, beispielsweise mit medizinischen Dienstleistungen, deutlich an. Insbesondere in ländlichen Räumen steht dem damit einhergehenden wachsenden Mobilitätsbedarf zum Erreichen der Daseinsvorsorgeeinrichtungen eine mit dem Alter abnehmende Zahl an Mobilitätsoptionen gegenüber.

Deutliche Einschränkungen bei der eigenen Mobilität treten erfahrungsgemäß vor allem dann auf, wenn die gewohnte Nutzung individueller Verkehrsmittel (z.B. Pkw und Fahrrad) nicht mehr uneingeschränkt möglich ist. Viele Ältere müssen sich neu orientieren und sehen sich mit großen Herausforderungen bei der Nutzung des ÖPNV konfrontiert.

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung zeigen, dass sich auch im Landkreis Haßberge insbesondere im Bereich der Kommunikation von Mobilitätsangeboten ein deutlicher Handlungsbedarf ergibt. Teilweise sind vorhandene Angebote nicht bekannt und werden daher als Defizit wahrgenommen (vgl. Abschnitt 3.1.3 und 3.1.6).

Des Weiteren wurde deutlich, dass insbesondere die Zielgruppe der Senioren den ÖPNV selten nutzt (vgl. Abschnitt 3.1.5). Unsicherheiten bzw. Vorbehalte gegenüber der Nutzung des ÖPNV entstehen vor allem dadurch, dass verbreitet Informationsdefizite zu dieser Form der Mobilität bestehen. Zu den identifizierten Defiziten zählen u.a.

- ◆ Fehlende persönliche Beratungsangebote,
- ◆ Fehlende Informationen zum richtigen Umgang und zur Mitnahme von Gehilfen, Fahrrädern, Kinderwagen etc. im ÖPNV,
- ◆ Fehlende Informationen zu Tarifen,
- ◆ Fehlende Informationen zur Rufbusnutzung (z.B. Aushänge, Flyer) sowie
- ◆ Kaum zielgruppenspezifische Informationsangebote (z.B. für Senioren, Azubis).

Die Nutzerbefragung macht jedoch auch deutlich, dass sich Informationsdefizite nicht auf die Zielgruppe der Senioren beschränken. Vielmehr trifft dies auf alle Nutzergruppen zu. Fehlenden Informationen führen vielmals dazu, dass die Nutzung der Mobilitätsangebote eingeschränkt ist.

Mit dem Ziel, Nutzungshemmnisse abzubauen und dadurch die Nutzung des ÖPNV für alle relevanten Zielgruppen zu erleichtern, können Handlungserfordernisse zur Verbesserung der Mobilitätsinformationen im Landkreis Haßberge abgeleitet werden. Auch Analysen im Rahmen begleitender Konzepte und Planungen wie z.B. dem ILEK der Gemeinde-Allianz Hofheimer Land unterstreichen den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Auskunft- und Informationsangebote über vorhandene Mobilitätsangebote (vgl. Abschnitt 2.6.3).

Potenzielle Handlungsansätze

Mobilitätsinformation kann über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. Je nach Kommunikationskanal und Ausgestaltung der Informationen, können unterschiedliche Zielgruppen adressiert werden.

Für den wachsenden Anteil internet-affiner Zielgruppen eignen sich beispielsweise Online-Angebote, welche alle relevanten Informationen zu Fahrplänen, Tarifen, Verbindungen etc. beinhalten. Das Angebot kann dabei sowohl über Webseiten, Apps als auch über soziale Medien kommuniziert werden.

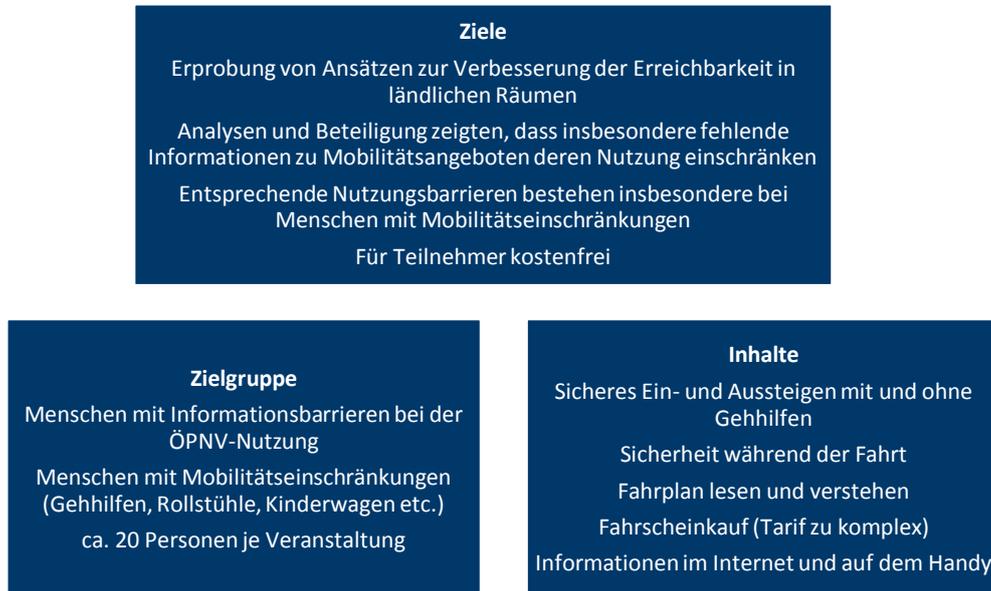
Darüber hinaus besteht weiterhin ein wesentlicher Bedarf an klassischen analogen Informationsmedien. Vor allem für Zielgruppen mit eingeschränktem Zugang zu digitalen Medien stellen Fahrplanhefte oder Broschüren von Verkehrsunternehmen oder Tourismusverbänden wichtige Kommunikationswege zu Mobilitätsangeboten dar.

Neben digitalen und analogen Informationsmedien stellt die persönliche Interaktion, z.B. bei individuellen Anliegen rund um das Reisen mit Mobilitätseinschränkungen, einen zentralen Weg der Informationsvermittlung dar. Vor allem in ländlichen Räumen werden für derartige Informationsbedarfe zumeist Telefonhotlines der Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Anlaufpunkte für persönliche Informationsvermittlung in ländlichen Räumen sind meist ausschließlich die Busfahrer.

Eine Möglichkeit, um die direkte Interaktion mit relevanten Zielgruppen auch in ländlichen Räumen sicherzustellen, besteht im Angebot von Mobilitätstrainings. Bei diesen steht das „(Wieder-)Erlernen“ der ÖPNV-Nutzung durch einen professionell begleiteten Selbstversuch im Fokus. Im Rahmen von Workshops werden zentrale Fragen, Ängste und Bedürfnisse identifiziert und entsprechende Inhalte durch fachkundige Instruktionen, z.B. direkt am Bus, vermittelt. Ziel ist das Abbauen von Nutzungshürden und dadurch eine verstärkte Nutzung der Angebote.

Als ein gutes Beispiel sind die im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ durchgeführten Mobilitätstrainings in den Landkreisen Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz zu nennen. In der nachfolgenden Abbildung werden beispielhaft Inhalte, Ziele und Zielgruppen dieser Mobilitätstrainings dargestellt.

Abbildung 22: Inhalte, Ziele und Zielgruppen der Mobilitätstrainings in den Landkreisen Spree-Neiße & Oberspreewald-Lausitz



Daten: IGES 2017.

4.5 Beschäftigten- und Azubimobilität

Handlungserfordernisse

Es stellen sich verschiedene Herausforderungen für das Wohnen und Arbeiten im Landkreis Haßberge. Die Mobilität zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz ist zentraler Bestandteil der Alltagsmobilität, der allgemeine ÖPNV im Landkreis ist jedoch oft nur eingeschränkt kompatibel mit den Arbeits- und Dienstzeiten der Auszubildenden und Beschäftigten (vgl. Abschnitte 2.3.1.2 und 3).

Der private Pkw dominiert als oftmals auch einzig verfügbares Verkehrsmittel, die Bildung von Fahrgemeinschaften findet eher selten statt (vgl. Abschnitt 3). Die Nutzerbefragung ergab, dass nur 11% der befragten Berufstätigen den ÖPNV mindestens einmal die Woche nutzen, täglich oder fast täglich sind es sogar nur 6% (vgl. Abschnitt 3.1.5).

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sowie den Befragungen konnten dabei besondere Herausforderungen für Auszubildende herausgestellt werden. Ist kein Führerschein, kein eigener Pkw, Mofa o.ä. und auch keine Möglichkeit zur Fahrgemeinschaft oder Bringmöglichkeit durch Verwandte und Freunde vorhanden, gestaltet sich das Erreichen des Ausbildungsplatzes als äußerst schwierig. Dies gilt vor allem bei weiteren Wegen, die nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können.

Arbeitnehmer und Azubis ohne Pkw bzw. Führerschein stehen somit vor großen Herausforderungen. Die sich bietenden Mobilitätsoptionen haben Einfluss auf die Standortwahl von Azubis, Mitarbeitern und auch Unternehmen. Teilweise haben Unternehmen im Landkreis bereits heute Schwierigkeiten, Ausbildungsstellen zu besetzen, da viele junge Erwachsene Ausbildungsangebote in benachbarten Landkreisen und Oberzentren annehmen. Besonders ist dies bei kleinen und mittleren Unternehmen der Fall.

Zur Sicherung eines auch zukünftig attraktiven Wohn-, Ausbildungs- und Arbeitsstandortes bedarf es, entsprechend der vorab aufgezeigten Problemlage, eines verstärkten Engagements für die Mobilität von Arbeitnehmern und Auszubildenden im Landkreis Haßberge, z.B. im Rahmen des kommunalen oder betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Abschnitte 3.2.4).

Potenzielle Handlungsansätze

Ein wesentlicher Ansatz zur Sicherstellung der Attraktivität des Landkreises Haßberge als Ausbildungs- und Arbeitsstandort ist das genannte, verstärkte Engagement im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Betriebliches Mobilitätsmanagement dient Unternehmen in erster Linie als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe. Aufbauend auf der Analyse werden Verbesserungspotenziale identifiziert, entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation entwickelt und in einem kommunalem bzw. unternehmensbezogenem Mobilitätskonzept zusammengefasst.

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann auf unterschiedlichste Weisen konzipiert und organisiert werden und viele verschiedene Aspekte beinhalten. Es muss dabei immer anhand des konkreten Arbeitgebers und der spezifischen Unternehmenssituation ausgewählt und angewendet werden. Lösungsansätze innerhalb des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind z.B. Job-Tickets, Förderung von Radverkehr und Fahrgemeinschaften, Fahrtkostenzuschüsse, Bereitstellung von Firmenfahrrädern, private Nutzung von Firmenfahrzeugen, Azubishuttles, oder die Abstimmung von Arbeitszeiten mit den Fahrplänen von Bus und Bahn. Eine Übersicht über Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 23: Maßnahmenkatalog des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Auswahl)

<p>Fahrrad</p> <ul style="list-style-type: none"> •Bereitstellen von Firmenrädern •Nachrüsten eines Witterungsschutzes •Digitales Buchungssystem für Firmenräder •Fahrradreparaturzuschuss •Abschließbare Fahrradboxen •Ladeinfrastruktur für E-Bikes •Bike & Ride-Anlagen in Firmennähe •Fahrradtouren für Beschäftigte 	<p>Motorisierter Individualverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> •Einrichtung von Stellplätzen für E-Pkw •Parkraumbewirtschaftung •Kooperation mit Eco-Taxiunternehmen •Erlass von Parkgebühren bei der Bildung von Fahrgemeinschaften •Shuttleservice für Azubis- und Mitarbeiter 	<p>Öffentlicher Personenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> •Firmenticket •Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV •Arbeitgeberzuschuss zum ÖPNV-Ticket •Anzeige von Echtzeitdaten des ÖPNV •Einzelfahrscheine für Mitarbeiter und Kunden •Firmenbuslinie •Firmeneigene Haltestelle
<p>Sharing-Angebote</p> <ul style="list-style-type: none"> •Nutzung von Bikesharing für Dienstreisen bzw. den Arbeitsweg •Nutzung von Carsharing für Dienstreisen bzw. den Arbeitsweg •Nutzung gemeinsamer Transportfahrzeuge •Corporate Carsharing 	<p>Organisatorische Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> •Förderung von Telearbeitsplätzen •Sicherung einer Mobilitätsgarantie •Belohnungssysteme z.B. durch Punkte •Vorgabe zur Verkehrsmittelnutzung bei Dienstreisen •Mobilitätsportal im firmeneigenen Intranet •Einrichten von Duschen und Umkleiden •Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office 	<p>Bauliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> •Installation einer eigenen Biogastankstelle •Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad

Daten: IGES 2018.

Die Umsetzung kann dabei in folgenden Schritten stattfinden:

- ◆ Mitarbeiter- und Unternehmensbefragungen,
- ◆ Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsvorbereitung,
- ◆ Umsetzung und Wirksamkeitsmessung sowie
- ◆ Dauerhafte Integration des Mobilitätsmanagements.

Die Finanzierung kann beispielsweise durch die beteiligten Unternehmen oder auch mit Unterstützung der beteiligten Kommunen bzw. des Landkreises erfolgen.

Als gutes Beispiel kann die Potenzialanalyse für betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Potsdam und des Landkreises Potsdam-Mittelmark dienen. Ziele waren bei dieser u.a. die Verbesserung der Mitarbeitermobilität entsprechend den Bedürfnissen sowie die ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität. Der Nutzen für die Unternehmen ist neben der positiven Imagewirkung insbesondere auch die bessere Wahrnehmung als mitarbeiterfreundlicher Arbeitgeber, sowie als umweltbewusstes Unternehmen mit klimafreundlichen Mobilitätsformen.

5. Leitprojekte

Leitprojekte sollen, aufbauend auf den bestehenden Handlungserfordernissen (vgl. Abschnitt 4), konkrete pilothafte Umsetzungsansätze zur Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung im Landkreis Haßberge aufzeigen.

Für die, auf Grundlage einer breiten Beteiligung relevanter Akteure ausgewählten, Leitprojekte wurden konkrete Umsetzungsperspektiven erarbeitet, die neben den Zielgruppen auch ein grobes Betriebskonzept, einen zeitlichen Umsetzungsrahmen sowie zu berücksichtigende Kostenpositionen und mögliche Finanzierungsinstrumente beinhalten.

5.1 Auswahlprozess der Leitprojekte

Die Auswahl und die Konkretisierung der Leitprojekte basieren auf einem abgestuften, partizipativen Prozess der Einbindung relevanter Akteure. Dazu zählen neben den Fachabteilungen des Landkreises und den Kommunen auch Verkehrs- und Wirtschaftsunternehmen, Vertreter unterschiedlicher Nutzergruppen sowie interessierte Bürger.

Ein wesentliches Ziel der projektbegleitenden Kommunikation war es, von Anfang an die Akzeptanz aller relevanten Stakeholder und damit eine möglichst realistische Umsetzungsperspektive sicherzustellen.

Nach der Aktivierung der Stakeholder im Rahmen der Auftaktworkshops wurden innerhalb der vertiefenden Workshops auf Grundlage der Analysen Handlungserfordernisse aufgezeigt und erste Lösungsansätze zur Diskussion gestellt. Unter Einbeziehung der regionalen Expertise konnten die weiter zu vertiefenden Projektansätze herausgearbeitet werden.

In einem weiteren Schritt wurden die Projektansätze anhand für deren Umsetzung relevanter Parameter weiter spezifiziert und erste Projektskizzen erarbeitet. Die finale Auswahl der insgesamt fünf Leitprojekte erfolgte schließlich im Rahmen von Regionalkonferenzen mittels der nachfolgenden Bewertungskriterien.

Abbildung 24: Auswahlkriterien für Leitprojekte



5.2 Leitprojekt „Vernetzung durch Mobilitätsstationen und E-Dorfautos“

Projekthintergrund

Wie in Abschnitt 4.1 herausgestellt, bestehen im Landkreis Haßberge Defizite insbesondere bei der Vernetzung zwischen den Angeboten des SPNV und ÖPNV mit dem Individualverkehr. Neben der erforderlichen Infrastruktur zum Übergang zwischen den Verkehrsmitteln betrifft dies vor allem auch fehlende flexible Anschlussalternativen zur Flächenerschließung an den Verknüpfungspunkten. Diese können durch ÖPNV auch aus ökonomischen Gründen oft nicht ausreichend bereitgestellt werden.

Innerhalb des Beteiligungsverfahrens wurden daher verschiedene alternative Lösungsansätze zur Verbesserung der Mobilität der Landkreisbevölkerung diskutiert. Dabei wurde durch die relevanten Akteure insbesondere

- ◆ der Ausbau der Verknüpfungspunkte zu modernen Mobilitätsstationen sowie
- ◆ die Ergänzung der öffentlichen Mobilität durch ein auf die Belange ländlicher Zentren ausgerichtetes Carsharing-Angebot

als geeignet bewertet.

Die Mobilitätsstationen sollten so konzipiert sein, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse in den Orten angepasst werden können.

Durch das Carsharing besteht zudem die Möglichkeit, eine Alternative zum privaten Zweit- oder Dritt-Fahrzeug sowie ggf. eine zusätzliche Nutzung für Touristen anzubieten. Dabei sollte das Carsharing-Angebot nach Möglichkeit direkt in die Mobilitätsstationen integriert oder in unmittelbarer Nähe umgesetzt werden, um einen möglichst komfortablen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

In den Abwägungen wurde zudem deutlich, dass bei der Entwicklung eines Carsharing-Angebotes Aspekte klimagerechter Mobilität z.B. durch die Nutzung von CO₂-neutralen E-Fahrzeugen und die Bereitstellung entsprechender Ladeinfrastrukturen, berücksichtigt werden sollten.

Projekt „Mobilitätsstationen“

Die Projektidee sieht die Weiterentwicklung vorhandener Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen vor. Diese könnten in einer ersten Ausbaustufe in räumlicher Nähe zu den Bahnhaltedpunkten Haßfurt, Ebern, Zeil und Ebelsbach-Eltmann errichtet werden. Die Mobilitätsstationen sollen zur Stärkung und Förderung der Nahmobilität beitragen.

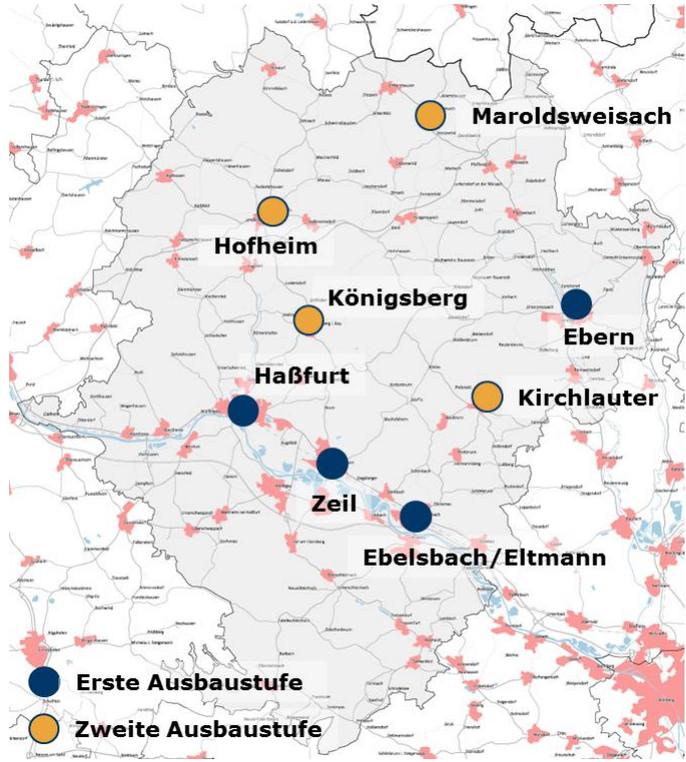
Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Etablierung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als

„kleinste Einheit“ entwickelt werden, welches beliebig um weitere Module erweiterbar ist. Es kann sich bei dieser „kleinsten Einheit“ z.B. um einen Carsharingstellplatz oder vier Bogenparker mit insgesamt acht Radstellplätzen handeln.⁵¹

Bei der Gestaltung der Mobilitätsstationen sollte darauf geachtet werden, dass sie einheitlich mit dem Logo des Landkreises Haßberge, entsprechend dem im NVP vorgesehenen Bus-Design, gestaltet werden.

Im Folgenden werden die Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung der Mobilitätsstationen im Landkreis Haßberge aufgezeigt.

Tabelle 14: Projekt „Mobilitätsstationen“

Mobilitätsstationen	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stärkung des Umweltverbundes ◆ Verlagerung von MIV-Fahrten ◆ Stärkung von Nah- und multimodaler Mobilität ◆ Förderung intermodaler Mobilität: Bündelung zentraler Mobilitätsfunktionen sowie ergänzender Funktionen auf kleinem Raum
Zielgruppe	Alle Nutzergruppen, insbesondere auch Pkw-affine Bevölkerungsgruppen
Mögliche Standorte	

⁵¹ Bogenparker sind ein Abstellsystem für Fahrräder bestehend aus einem meist verzinkt bzw. aus Edelstahl gefertigten Anlehnbügel ohne Vorderradfixierung, welcher eine beidseitige Nutzung des Bügels ermöglicht. Die Einzelständler können beliebig angeordnet werden und werden mittels Aufschrauben oder Verankerung befestigt.

Mobilitätsstationen	
Konzeptionelle Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erste Ausbaustufe: Verknüpfungspunkte SPNV/allgemeiner ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> ◆ Haßfurt, Bahnhof (ggf. Berücksichtigung bei geplantem Umbau des Bahnhofsvorplatzes) ◆ Ebern, Bahnhof ◆ Ebelsbach, Bahnhof ◆ Zeil am Main, Bahnhof ◆ Zweite Ausbaustufe: Verknüpfungspunkte allgemeiner ÖPNV/allgemeiner ÖPNV
Mögliche Bestandteile	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Modulare Bauweise, Umfang des Angebotes je Standort skalierbar ◆ Einheitliche Konzeption und Weiterentwicklung anstreben ◆ Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Rad, Fuß) ◆ Barrierefreie Gestaltung
Mögliche Bestandteile	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zugänglichkeit: Barrierefreie Zuwegung und Übergang zwischen den Verkehrsarten ◆ Nähe zu SPNV-/ÖPNV-Zugangsstelle ◆ Aufenthaltsqualität <ul style="list-style-type: none"> ◆ Beleuchtung und Witterungsschutz ◆ Fahrgastinformation ◆ MIV <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stellplatz Dorfauto inkl. Ladestation ◆ P+R Stellplätze ◆ Behindertenstellplatz ◆ Taxistellplatz (ggf. mehrere Stellplätze) ◆ Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> ◆ Bikesharing-Stellplätze ◆ Überdachte Radabstellanlage (Bogenparker) Platzbedarf pro Stellplatz: ca. 0,75 – 1,5 m² (vier Bogenparker = ein senkrecht angeordneter Pkw-Stellplatz) ◆ Ggf. Mitfahrbank in Straßennähe inkl. Witterungsschutz
Weg zur Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Überprüfung geeigneter Standorte ◆ Auswahl der erforderlichen Module ◆ Grobplanung - Ermittlung des Raumbedarfs vor Ort ◆ Ggf. Anpassung der geplanten Module ◆ Sicherstellung Flächenverfügbarkeit, z.B. durch Umwidmung bestehender Parkplätze oder Grunderwerb
Mögliche Betreiber	Jeweilige Gemeinde, Zusammenschluss von Gemeinden, Landkreis
Zeitlicher Umsetzungsrahmen	Ca. ein Jahr, je nach Größe (Konzeption, Planung, Umsetzung)
Kostenpositionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Betriebs-/Unterhaltungskosten: ca. 1.000 EUR/Station/Jahr ◆ Investitionskosten: ca. 30.000 – 60.000 EUR/Station (je nach Bestandteilen). u.a.: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Radabstellanlage (Bogenparker): ca. 70 EUR/Stellplatz (inklusive Einbau) ◆ Ladeinfrastruktur: ca. 3.000 - 7.000 EUR/Ladesäule ◆ Witterungsschutz (Radabstellanlage) mit Beleuchtung: ca. 850 EUR

Mobilitätsstationen	
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Weitere Kosten, z.B. bei baulichen Besonderheiten (Aufbereitung des Untergrundes etc.) ◆ Stromkosten für Aufladung E-Dorfauto: ca. 800 EUR ◆ Marketing- und Verwaltungskosten: ca. 10.000 – 50.000 EUR (je nach Umfang und Komplexität)
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Mitwirkungs- und Finanzierungsbereitschaft der Kommunen erforderlich ◆ Ggf. Beantragung von Fördermitteln (Haltestellenumbau/Barrierefreiheit etc.) ◆ Ggf. Abfrage Car- und Bikesharing-Anbieter
Best Practice Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (BMU) ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI) ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern (StMWi) ◆ Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) ◆ Ggf. Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI) ◆ Ggf. erneuter Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) (BMU)

Projekt „E-Dorfautos“

Das Projekt sieht die Einführung von Dorfautos in kleinen Zentren, z.B. Hofheim, Königsberg, Knetzgau oder Maroldsweisach, und an Bahnhöfen, z.B. Haßfurt, Ebern, Zeil oder Ebelsbach und Eltmann vor. Dabei ist eine Erweiterung der Einsatzgebiete auf weitere Gemeinden und Ortsteile möglich. Die Dorfautos sollen allen Einwohnern der jeweiligen Gemeinde zur Verfügung stehen und können auch für Touristen zugänglich gemacht werden.

Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung der Dorfautos werden nachfolgend dargestellt.

Tabelle 15: Projekt „E-Dorfautos“

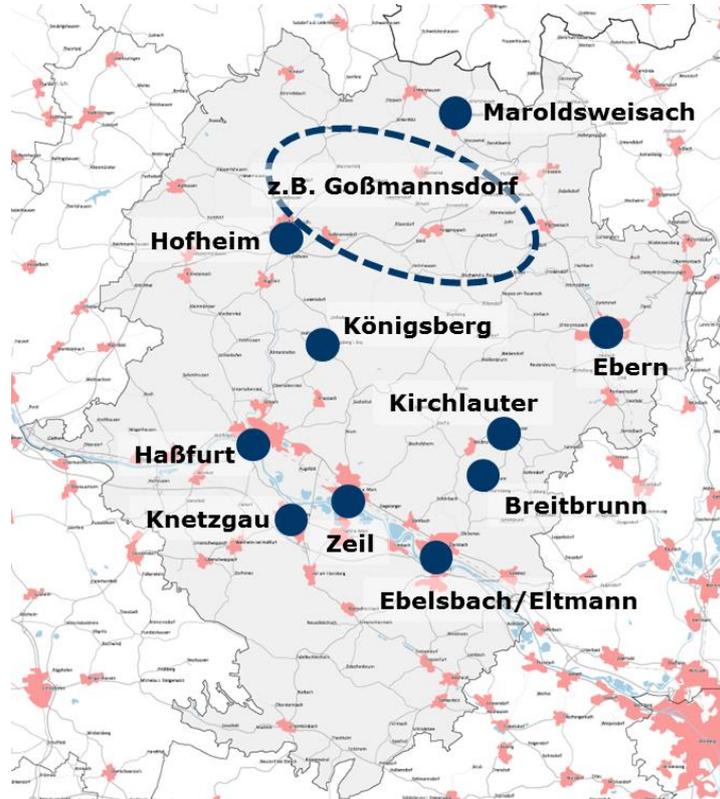
E-Dorfautos	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schließung von Lücken im ÖPNV ◆ Schaffung eines bedarfsorientierten Mobilitätsangebotes ◆ Einsatz CO₂-neutraler Mobilität (hier batterieelektrisch) ◆ Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung

E-Dorfautos

Zielgruppe

Alle Einwohner der jeweiligen Gemeinde

Mögliche Standorte



Mögliches Vorgehen

- ◆ Ansprache der Gemeinden und Prüfung von Interesse und Bereitschaft zur Mitwirkung
- ◆ Start in kleinen Zentren und/oder an Bahnhöfen z.B. als Teil einer Mobilitätsstation)
- ◆ Mögliche Einsatzgebiete der Dorfautos in jedem Ortsteil denkbar
- ◆ Einfache Umsetzung mit möglichst wenig Bürokratie anstreben Einbindung „Ehrenamt“ damit auch Mobilität für Menschen ermöglicht wird, die nicht selbst fahren möchten/können

Mögliche Betreiber

Vereine, Kommunen, Zusammenschlüsse

Zeitlicher Umsetzungsrahmen

Ca. sechs Monate bis ein Jahr

Kostenpositionen

- ◆ Fahrzeug: ca. 300 - 400 EUR/Monat (Leasingrate E-Fahrzeug, Instandhaltung, Versicherung)
- ◆ Ladeinfrastruktur: ca. 3.000 - 7.000 EUR/Ladesäule, zzgl. Wartung und Betrieb ca. 500 EUR/Ladesäule/Jahr
- ◆ Stromkosten für Aufladung des E-Fahrzeugs: ca. 800 EUR/Jahr
- ◆ Organisation und Vermarktung (Werbung, ggf. Buchungsplattform)

Finanzierung

- ◆ Nutzungsbeitrag (Zeit-/km-basiert)
- ◆ Grundnutzung z.B. durch kommunale Verwaltung
- ◆ Einzelnutzungen z.B. durch Bürger, Vereine

E-Dorfautos	
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ggf. Mitgliedsbeiträge ◆ Ggf. Beantragung von Fördermitteln für die Bereitstellung der Infrastruktur ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI) ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern (StMWi) ◆ Ggf. Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI) ◆ Ggf. Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (BMU)
Leitfaden zur Unterstützung der Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ „Dörpsmobil SH – Wir bewegen das Dorf! Ein Leitfaden für elektromobiles Carsharing im ländlichen Raum“ ◆ „Vorfahrt Elektromobilität. Praxisleitfaden zum Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum“ (Herausgeber: Region Mainfranken GmbH)

Karte: IGES 2018. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

5.3 Leitprojekt „Freizeitlinien im ÖPNV: Burgenwinkel-Express und Express Nördlicher Steigerwald“

Projekthintergrund

Wie in Abschnitt 4.2 zusammengefasst, besteht im Landkreis Haßberge Handlungsbedarf bei Angeboten des allgemeinen ÖPNV vor allem an Wochenenden und Feiertagen. Dies betrifft insbesondere die Erschließung touristischer und Freizeitziele, wie z.B. den Naturpark Haßberge, den Burgenwinkel oder den nördlichen Steigerwald. Wanderungen oder Freizeitausflüge an Wochenenden sind daher größtenteils nur mit dem eigenen Pkw möglich. Um die Attraktivität der Region für Touristen zu erhöhen und gleichzeitig die Mobilität der Landkreisbevölkerung durch die Schaffung eines zusätzlichen ÖPNV-Angebots an Wochenenden zu verbessern, wurde aufbauend auf den positiven Erfahrungen im VGN-Gebiet die Einführung von ÖPNV-Freizeitlinien im Landkreis Haßberge als Projektidee identifiziert.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden mögliche Umsetzungsszenarien u.a. mit kommunalen und touristischen Akteuren abgewogen. Dabei konnten die Regionen Burgenwinkel und Steigerwald als Potenzialbereiche zur Einführung von Freizeitlinien im Landkreis identifiziert werden. Als besonders relevant wurde zudem herausgestellt, dass zur Attraktivitätssteigerung des Angebotes bei den Freizeitlinien der Anschluss an den SPNV in Haßfurt und damit auch eine überregionale Anbindung sichergestellt werden sollte. Bei der Ausgestaltung des Angebotes sollte zudem Vernetzung mit dem Wander- und Radwegenetz berücksichtigt werden.

Die konkreten Linienverläufe sollten mit den Städten und Gemeinden, dem VGN, den Tourismusverbänden, ggf. den angrenzenden Landkreisen Rhön-Grabfeld und Bamberg sowie weiteren relevanten Akteuren abgestimmt werden.

Der VGN empfiehlt darüber hinaus eine zwei- bis dreijährige Probephase für neu eingerichtete Freizeitlinien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Nachfrageentwicklung in erheblichem Maße von der Witterung abhängig ist und daher mitunter starken Schwankungen unterliegen kann. Im Zuge jährlicher Fahrgastauswertungen durch den VGN können bei Bedarf Anpassungen der Linienführung, des Fahrplans, der Freizeitangebote oder der Bewerbung des Angebotes erfolgen.⁵²

Projekt „Freizeitlinie Burgenwinkel-Express“

Der Projektansatz umfasst die Einführung einer Freizeitlinie zur Wochenendbedienung von Teilen des Freizeit- und Tourismusgebietes Burgenwinkel. Die Linie dient ausgehend vom Bahnhofpunkt in Haßfurt der Erschließung der nördlichen und nordöstlichen Teile des Landkreises. Als ergänzendes ÖPNV-Angebot kann die Freizeitlinie eine für Touristen und die Landkreisbevölkerung gleichermaßen attraktive Anbindung an relevante Naherholungs- und Tourismusziele schaffen.

In den Regionalkonferenzen wurden unterschiedliche Anregungen gegeben, welche im Rahmen der Angebotsplanung für eine Freizeitlinie „Burgenwinkel-Express“ berücksichtigt werden könnten. Eingebracht wurden etwa die Anbindung der Königsberger Altstadt, die Schaffung einer abendlichen Zubringerfunktion nach Haßfurt mit den dortigen Veranstaltungsorten und dem Bahnhofpunkt, sowie allgemein eine Anschlusssicherstellung der nördlichen Gemeinden an Haßfurt.

Es wurde zudem vorgeschlagen, die Freizeitlinie als Fahrradbus mit Anschluss an den Main-Radweg zu konzipieren und diese entsprechend zu vermarkten, da hier bislang ungenutztes Potenzial gesehen wird.

Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung des Angebotes werden nachfolgend dargestellt.

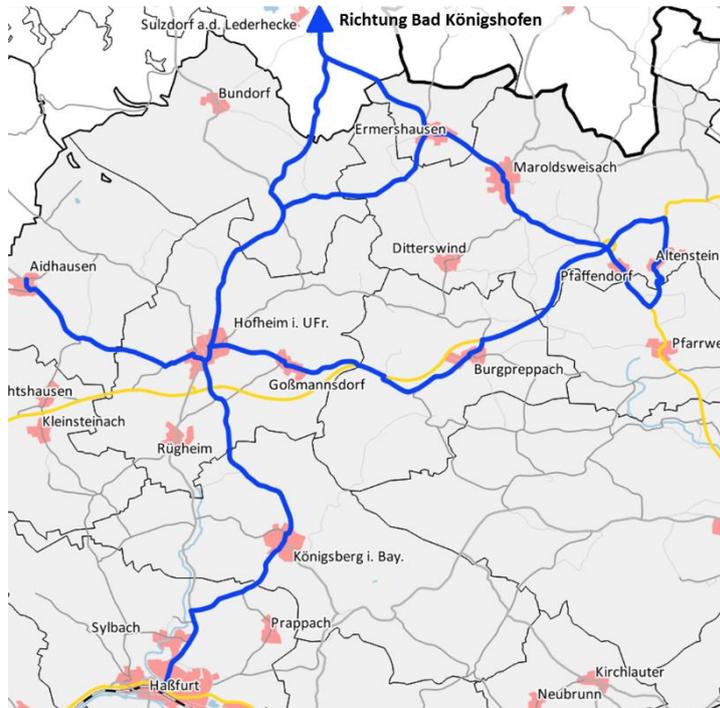
Tabelle 16: Projekt „Freizeitlinie Burgenwinkel-Express“

Freizeitlinie Burgenwinkel-Express	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung touristischer und freizeitrelevanter Ziele ◆ Erschließung von Teilen des Burgenwinkels durch den ÖPNV an Wochenenden ◆ Verbesserung der Anbindung von Hofheim und Maroldsweisach nach Haßfurt an Wochenenden
Zielgruppe	Alle Nutzergruppen, insbesondere Touristen (Wanderer, Radfahrer), Freizeitnutzungen, Einkaufs- und Besorgungsverkehr
Möglicher Linienverlauf	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Haßfurt – Königsberg – Hofheim – Maroldsweisach

⁵² Vgl. VGN 2018c.

Freizeitlinie Burgenwinkel-Express

- ◆ Mögliche Varianten der Streckenführung über Aidhausen, Burgpreppach und Altenstein oder nach Bad Königshofen



Konzeptionelle Umsetzung

- ◆ Anschluss zum SPNV in Haßfurt
- ◆ Anschluss Main-Radweg (Fahrradmitnahme prüfen)
- ◆ Ggf. Anschluss an geplante, grenzüberschreitende Buslinie Ebern – Bad Rodach in Maroldsweisach
- ◆ Ggf. Anschluss an geplante neue Buslinie „Express Nördlicher Steigerwald“ in Haßfurt
- ◆ Ggf. Anschluss an geplante neue Buslinie „Bad Neustadt – Coburg“ in Maroldsweisach

Mögliche Bedienoptionen

Linienverkehr, ca. 3 – 6 Fahrtenpaare mit Anschluss an SPNV

Mögliche Betriebszeiten

- ◆ Saisonale Bedienung, 1. Mai bis 1. November
- ◆ Samstags, Sonn- und Feiertags

Mögliches Vorgehen

- ◆ Variantenbetrachtung und Einigung auf Linienführung
- ◆ Finanzierungsprüfung durch die vorgeschlagenen Partner
- ◆ Einbindung touristischer Leistungserbringer
- ◆ Ggf. Antrag Linienkonzession

Möglicher Betreiber

Regionales Verkehrsunternehmen

Zeitlicher Umsetzungsrahmen

Ca. ein Jahr (Konzipierung und Einführung), anschließend zwei- bis dreijährige Probephase

Kostenpositionen

- ◆ Bestellung von Busverkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten (*Kosten variieren stark je nach Linienverlauf, Bedienungsstandards, Fahrzeugstandards und Betriebszeiten*)
- ◆ Marketingmaßnahmen

Freizeitlinie Burgenwinkel-Express	
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von VGN, Landkreis, Städte und Gemeinden, Tourismusverbände, ggf. Landkreis Rhön-Grabfeld etc. ◆ Ggf. Beantragung von Fördermitteln ◆ Fahrgelderlöse
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) ◆ Richtlinie zur Förderung von umwelt- und klimaverträglichen Naturerlebnis- und Naturtourismusangeboten in bayerischen Kommunen (StMUV) ◆ Ggf. Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr (BMVI)

Karte: IGES 2018. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Weiterhin ist zu beachten, dass im Zuge der derzeitigen Überplanung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Hildburghausen, eine Ausweitung der bestehenden Bedienung der Linie 218 bzw. die Einführung einer neuen Linie nach Maroldsweisach diskutiert wird und ggf. Anschlussmöglichkeiten bei der Ausgestaltung der Freizeitlinie zu berücksichtigen sind.

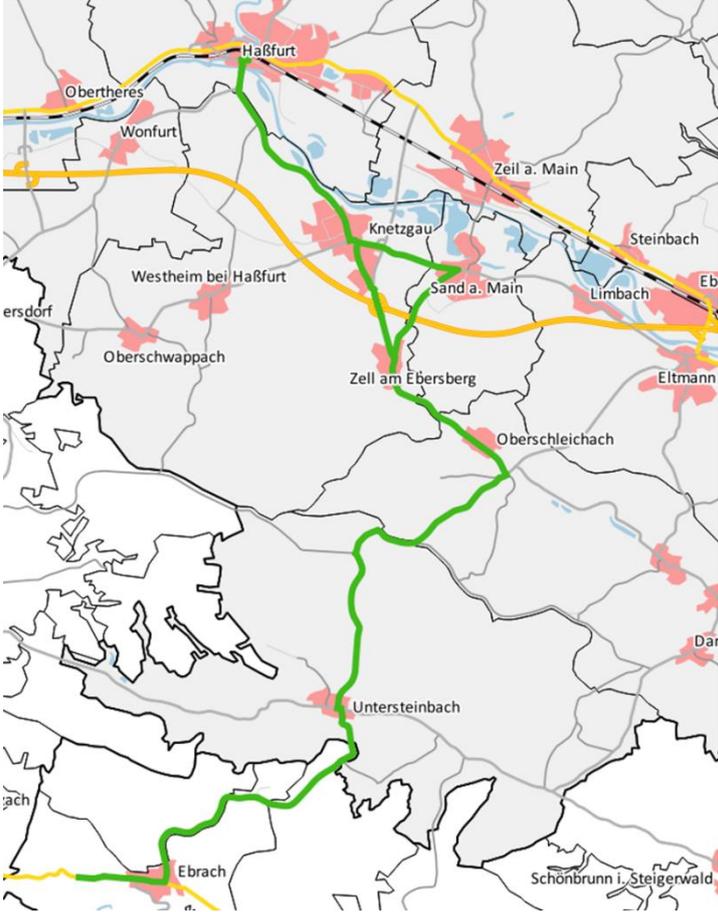
Projekt „Express Nördlicher Steigerwald“

Die Projektidee umfasst eine Freizeitlinie, welche vom Bahnhofpunkt in Haßfurt aus den nördlichen Steigerwald bis nach Ebrach erschließt. Dadurch können die Potenziale im Freizeit- und Tourismusbereich des nördlichen Steigerwalds, z.B. der Baumwipfelpfad in Ebrach, besser erschlossen werden. Darüber hinaus könnte das Angebot durch den Anschluss an Haßfurt an Samstagen den Einkaufs- und Besorungsverkehr aus Teilen des südlichen Landkreises unterstützen.

In Ebrach ist eine Anbindung an die bestehende, aber bislang ausschließlich an Sonn- und Feiertagen verkehrende, VGN-Linie 990 „Steigerwald-Express“ angedacht. Diese verläuft außerhalb des südlichen Landkreisteils in zwei sich in Frensdorf kreuzenden Linienästen von Hirschaid nach Ebrach sowie von Bamberg nach Schlüsselfeld.

Empfehlenswert ist zudem eine Durchbindung bzw. Verlängerung der bestehenden VGN-Linie 990 bis nach Haßfurt. Aufgrund bestehender Konzessionen können diese Betrachtungen jedoch erst nach dem Auslaufen im Jahr 2024 konkretisiert werden. Langfristig könnte daher eine Zusammenführung der beiden Linien und somit die Verlängerung des bestehenden „Steigerwald-Expresses“ angestrebt werden.

Tabelle 17: Projekt „Freizeitlinie Express Nördlicher Steigerwald“

Freizeitlinie Express Nördlicher Steigerwald	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung von Gemeinden des nördlichen Steigerwaldes nach Haßfurt durch den ÖPNV an Wochenenden ◆ Direktverbindung von Haßfurt nach Ebrach am Wochenende ◆ Verbesserung der Erreichbarkeit der touristisch relevanten Ziele Baumwipfelpfad Ebrach und Naturpark Steigerwald (nördlicher Bereich)
Zielgruppe	Alle Nutzergruppen, insbesondere Touristen (Wanderer, Radfahrer), Freizeitnutzungen, Einkaufs- und Besorgungsverkehr
Möglicher Linienverlauf	Haßfurt – Knetzgau – (Sand –) Oberaurach – Rauhenebrach – Ebrach
	
Konzeptionelle Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung an VGN-Linie 990 von Ebrach nach Haßfurt ◆ Anschluss zum SPNV in Haßfurt ◆ Anschluss Main-Radweg (Fahrradmitnahme prüfen) ◆ Ggf. Anschluss an geplanten „Burgenwinkel-Express“ in Haßfurt ◆ Langfristige Perspektive für neue Konzessionslaufzeit ab 2024 der VGN-Linie 990: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsteigefreie Direktverbindung von Haßfurt über Ebrach nach Hirschaid ◆ Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Linie Steigerwald-Express durch SPNV-Anschlussicherung in Haßfurt

Freizeitlinie Express Nördlicher Steigerwald	
Mögliche Bedienoptionen	Linienverkehr, ca. 3 – 6 Fahrtenpaare mit Anschluss an SPNV
Mögliche Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Saisonale Bedienung, 1. Mai bis 1. November ◆ Samstags, Sonn- und Feiertags
Mögliches Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Variantenbetrachtung und Einigung auf Linienführung ◆ Finanzierungsprüfung durch die vorgeschlagenen Partner ◆ Einbindung touristischer Leistungserbringer ◆ Ggf. Antrag Linienkonzession
Möglicher Betreiber	Regionales Verkehrsunternehmen
Zeitlicher Umsetzungsrahmen	Ca. ein Jahr (Konzipierung und Einführung), anschließend zwei- bis dreijährige Probephase
Kostenpositionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Bestellung von Busverkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten (<i>Kosten variieren stark je nach Linienverlauf, Bedienungsstandards, Fahrzeugstandards und Betriebszeiten</i>) ◆ Marketingmaßnahmen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von VGN, Landkreis, Städte und Gemeinden, Tourismusverbände, ggf. Landkreis Bamberg etc. ◆ Fahrgelderlöse
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) ◆ Richtlinie zur Förderung von umwelt- und klimaverträglichen Naturerlebnis- und Naturtourismusangeboten in bayerischen Kommunen (StMUV) ◆ Ggf. Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr (BMVI)

Karte: IGES 2018. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

5.4 Leitprojekt „Grenzüberschreitende und CO₂-neutrale ÖPNV-Verbindung Ebern – Bad Rodach“

Projekthintergrund

In Grenzbereichen des Landkreises gibt es zum Teil starke Verflechtungen in den Bereichen Daseinsvorsorge, Freizeit und Tourismus in benachbarte Kommunen. Die bestehenden Verflechtungen werden zurzeit allerdings nur unzureichend über den ÖPNV abgebildet. Es besteht daher ein Handlungsbedarf im Bereich des grenzüberschreitenden ÖPNV in angrenzende Gebietskörperschaften.

Besonders deutlich wird dieser Handlungsbedarf im nördlichen Landkreis im Bereich der Landesgrenze zum Freistaat Thüringen. In diesem Bereich existieren deutliche Verflechtungen bei der ärztlichen Versorgung sowie der Nahversorgung. Darüber hinaus ist die Region durch die zahlreichen Burgen und Schlösser des östlichen Bereichs des Burgenwinkels, die Burgenstraße Thüringen, das deutsche Burgenmuseum und die Therme im Kurort Bad Colberg-Heldburg touristisch sehr relevant.

Weiterhin bestehen in Ebern und Bad Rodach attraktive Bahnverbindungen nach Bamberg und Coburg, welche jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren, zurzeit jedoch nicht über den allgemeinen ÖPNV miteinander verbunden sind.

Um die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen aus den ländlichen Orten sicherzustellen, das touristische Potenzial der Region zu erschließen und eine Verbindung zwischen den beiden Bahnhaltspunkten in Ebern und Bad Rodach zu schaffen, wurde als Resultat des Beteiligungsverfahrens die Projektidee einer grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindung im nördlichen Bereich des Landkreises zwischen Ebern und Bad Rodach entwickelt. In die Konzeption wurden u.a. Akteure des Landkreises, der Gemeinden, des Bahnunternehmens agilis, touristische Akteure sowie die Teilnehmer der Regionalkonferenzen eingebunden.

Weitergehende Überlegungen im Hinblick auf klimafreundliche Mobilität und den Einsatz umweltfreundlicher Antriebstechnologien führten zu einem Umsetzungsansatz als CO₂-neutrale Buslinie.

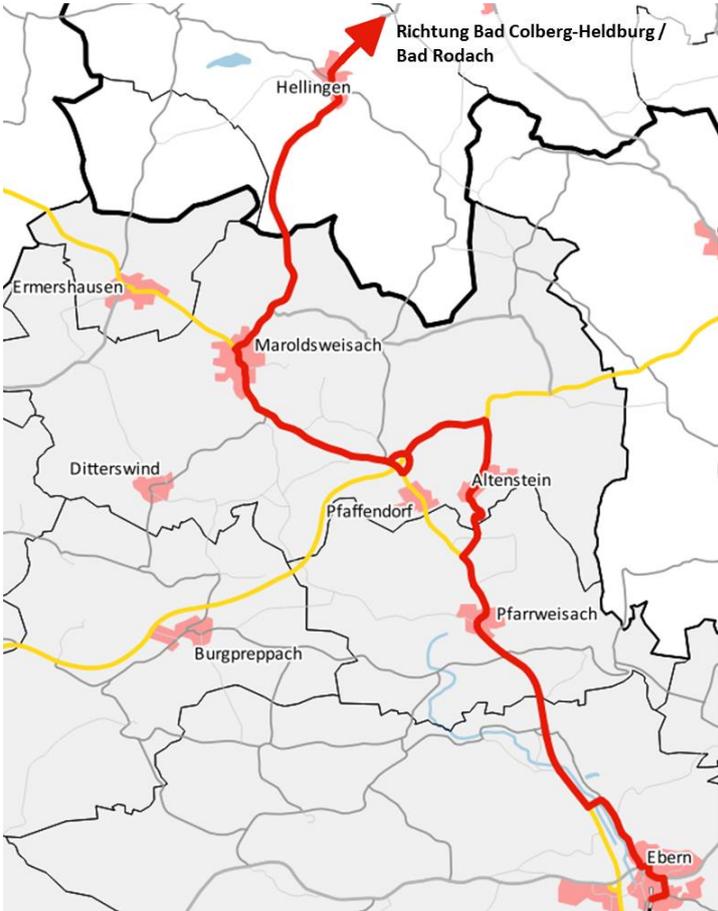
Projekt „CO₂-neutrale Buslinie Ebern – Bad Rodach“

Der Ansatz sieht vor, eine Verbindung der beiden Bahnhaltspunkte in Ebern und Bad Rodach im Landkreis Coburg durch ein grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot zu schaffen. Dabei kann die Anbindung der touristisch relevanten Bereiche Burgenwinkel bei Ebern und Maroldsweisach sowie Bad Colberg-Heldburg im Freistaat Thüringen erfolgen.

Mit Blick auf die Ausgestaltung des alternativen Antriebs stehen unterschiedliche Umsetzungsvarianten, z.B. mit Elektro-, Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieb, zur Verfügung.

Weitere Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung des Angebotes werden nachfolgend dargestellt.

Tabelle 18: Projekt „CO₂-neutrale Buslinie Ebern – Bad Rodach“

CO₂-neutrale Buslinie Ebern – Bad Rodach	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung des Mobilitätsangebots ◆ Klimafreundlicher ÖPNV
Zielgruppe	Alle Nutzergruppen (Schüler, Auszubildende, Pendler, Touristen, Freizeitnutzungen, Einkaufs- und Besorgungsverkehr)
Mögliche Linienführung	Ebern – Pfarrweisach – Altenstein – Maroldsweisach – Hellingen/Heldburg/Bad Colberg/Holzhausen – Bad Rodach
	
Konzeptionelle Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Direkte, landesübergreifende Busverbindung zwischen Ebern und Bad Rodach ◆ Fahrzeug mit alternativem Antrieb ◆ Bessere Anbindung an Bad Colberg-Heldburg aus Richtung Ebern und Maroldsweisach ◆ Bessere Anbindung an das Versorgungszentrum Heldburg aus Richtung Hellingen ◆ Anschluss an SPNV in Ebern und Bad Rodach ◆ Ggf. Anschluss an geplante Freizeitlinie „Burgenwinkel-Express“ in Maroldsweisach ◆ Ggf. Anschluss an geplante neue Buslinie „Bad Neustadt – Coburg“ in Maroldsweisach

CO₂-neutrale Buslinie Ebern – Bad Rodach	
Mögliche Bedienoptionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausgewählte Fahrten mit Anschlussicherung in Ebern, Maroldsweisach und Bad Rodach ◆ Regelmäßige Fahrten mit Anschlussicherung in Ebern, Maroldsweisach und Bad Rodach (Takt)
Mögliche Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Samstags, Sonn- und Feiertags ◆ Ggf. Ausweitung auf Montag-Freitag
Mögliche Umsetzungsszenarien	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stufe 1: Start als Freizeitlinie Sa und So mit konventionellem Fahrzeugantrieb (drei bis sechs Fahrtenpaare) ◆ Stufe 2: Umstellung der Antriebstechnologie auf alternativen Antrieb (z.B. Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzelle) <p>Stufe 3: ggf. Ausweitung des Bedienangebots im Linienbetrieb (auch werktags, z.B. Grundangebot im Taktverkehr mit Anschluss an den SPNV)</p>
Mögliche Betreiber	Regionale Verkehrsunternehmen aus Bayern und/oder Thüringen
Zeitlicher Rahmen für eine Umsetzung	<p>Ca. ein bis drei Jahre</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Start mit CO₂-neutralem Fahrzeug: ca. zwei bis drei Jahre ◆ Start mit konventionellem Fahrzeug: ca. ein Jahr
Kostenpositionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Bestellung von Busverkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug mit alternativem Antrieb und Betriebskosten (<i>Kosten variieren stark je nach Linienerlauf, Bedienungsstandards, Fahrzeugstandards und Betriebszeiten</i>) ◆ Marketingmaßnahmen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderungen des Bundes und des Freistaats Bayern ◆ Fahrgelderlöse ◆ Ggf. weitere Finanzierungsoptionen unter Einbeziehung von VGN, Landkreisen, Städten und Gemeinden, Tourismusverbänden, Verkehrsunternehmen wie agilis etc.
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (BMU) ◆ Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (StMI) ◆ Ggf. Richtlinie zur Förderung von umwelt- und klimaverträglichen Naturerlebnis- und Naturtourismusangeboten in bayerischen Kommunen (StMUV)

Karte: IGES 2018. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Auch bei diesem Leitprojekt ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der derzeitigen Überplanung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Hildburghausen, eine Ausweitung der bestehenden Bedienung der Linie 218 bzw. die Einführung einer neuen Linie nach Maroldsweisach diskutiert wird. Um ggf. Parallelverkehre auf dem Abschnitt Maroldsweisach – Bad Rodach zu vermeiden, wird eine Abstimmung der Angebote empfohlen.

5.5 Leitprojekt „Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge“

Projekthintergrund

Die Analysen und Beteiligungsformate machen deutlich, dass Defizite bei der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen der Daseinsvorsorge (z.B. von Hausärzten oder Lebensmittelgeschäften) teilweise nicht auf ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, sondern vielmehr auf unzureichende Nutzungsinformationen zurückzuführen sind. Entsprechende Informationsdefizite bestehen dabei u.a. bezüglich

- ◆ des konkreten Linienverlaufs,
- ◆ des Fahrplans sowie
- ◆ bei der Auswahl des richtigen Fahrscheins.

Als geeigneter Ansatz zur Verbesserung der Informationsangebote sowie zur Senkung von Zugangshürden bei der ÖPNV-Nutzung wurden Mobilitätstrainings im Rahmen der Beteiligungsformate herausgearbeitet.

Die Mobilitätstrainings sollen alle Menschen im Landkreis bei der Nutzung des Nahverkehrs unterstützen. Ziel ist es, die Hemmnisse bei der Nutzung von Bussen durch Training des richtigen Verhaltens an und in den Fahrzeugen abzubauen. Dabei sollte auch speziell auf die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, z.B. mit Rollatoren und Rollstühlen sowie von Familien mit Kinderwagen, eingegangen werden.

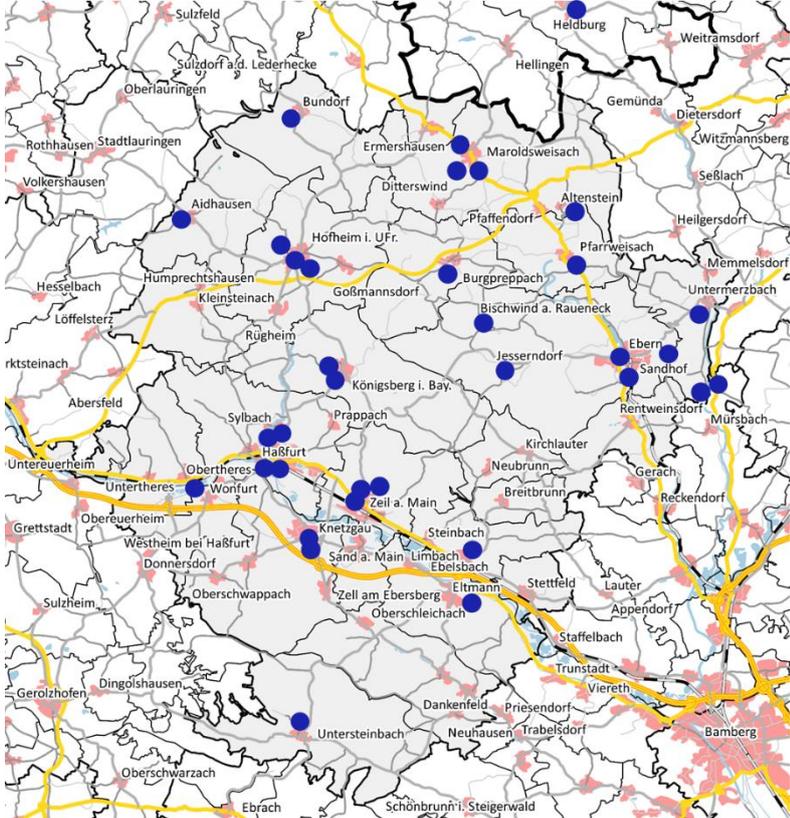
Ggf. könnten im Rahmen der Mobilitätstrainings auch weitere Mobilitätsangebote wie z.B. die ÖPNV-Freizeitlinien oder die Nutzungsmöglichkeiten von Dorfautos zielgerichtet beworben und potenziellen Nutzungsbarrieren frühzeitig begegnet werden.

Projekt „Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge“

Die Projektidee sieht vor, ein Konzept für Mobilitätstrainings zu erstellen, welche anschließend an verschiedenen Orten im Landkreis durchgeführt werden. Dabei dienen die Mobilitätstrainings als unterstützende Maßnahme zur Verbesserung der Mobilität innerhalb des Landkreises. Die Trainings umfassen neben einem theoretischen Teil mit Informationen zur sicheren Nutzung des Busses wie z.B. zu Fahrscheinkauf, Fahrplänen oder Einstiegshilfen, auch einen praktischen Teil, in dem die Inhalte direkt an einem bereitgestellten Bus mit Rampen ohne Zeitdruck erprobt werden können.

Nachfolgend werden Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung der Mobilitätstrainings aufgezeigt.

Tabelle 19: Projekt „Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge“

Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ „(Wieder-) Erlernen“ der Nutzung durch professionell begleiteten Selbstversuch ◆ Informieren und Informationsdefizite identifizieren, insbesondere bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ◆ Angebote verstetigen durch Multiplikatoren ◆ Verbesserung der Erreichbarkeit in ländlichen Räumen
Zugangshürde	fehlendes Wissen zum richtigen Umgang mit dem Angebot (z.B. zu Fahrplan, Fahrscheinkauf, Internet-Nutzung)
Zielgruppe	Alle relevanten Nutzergruppen (z.B. Schüler, Familien, Ältere etc.)
Mögliche Inhalte (aus Ergebnissen der Regionalkonferenzen)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrplan ◆ Tarif ◆ Internet- und App-Schulung ◆ Nutzung Rufbus ◆ Fahrscheinkauf ◆ Ein- und Ausstieg mit Rollatoren und Gehilfen ◆ Ggf. Sicherheit während der Fahrt
Möglicher Ablauf	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teil 1: Theoretischer Teil mit den genannten möglichen Inhalten ◆ Teil 2: Praktischer Teil mit Anwendung der in Teil 1 erlernten Inhalte ◆ Dauer ca. 90 Minuten, davon ca. 60 Minuten praktisch ◆ Für Teilnehmer kostenfrei
Mögliche Durchführungsorte	

Mobilitätstrainings im Landkreis Haßberge	
Durchführungsintervall	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regelmäßige Wiederholung ◆ Jährlich (empfohlen), ggf. wechselnd an den gezeigten möglichen Durchführungsorten
Zeitlicher Umsetzungsrahmen	ca. sechs Monate (Konzeption und Durchführung)
Mögliche zusätzliche Ergebnisse	Druck einer Broschüre mit den wichtigsten Inhalten und Verhaltensweisen
Kostenpositionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Konzeption und Abstimmung mit beteiligten Akteuren: ca. 5.000 – 8.000 EUR ◆ Durchführung: ca. 2.000 – 3.000 EUR je Mobilitätstraining ◆ Ggf. Kosten für Busmiete (Bus plus Fahrer) ◆ Ggf. Dokumentation und Nachbereitung: ca. 1.000 € pro Termin
Finanzierung	Abfrage Gemeinden, Vereine, gemeinnützige Organisationen und Verkehrsunternehmen zur Mitwirkungs- und Finanzierungsbereitschaft

Karte: IGES 2018. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: Ergebnisse der Regionalkonferenzen in Ebern und Eltmann.

5.6 Leitprojekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge“

Projekthintergrund

Wie in Abschnitt 4.5 herausgestellt, sind die Beschäftigten und Auszubildenden im Landkreis größtenteils auf private Pkw zur Erreichung ihres Arbeits- und Ausbildungsplatzes angewiesen. Steht kein Pkw zur Verfügung, stehen die Betroffenen oftmals vor großen Herausforderungen.

Im Beteiligungsverfahren wurde insbesondere durch die Gemeinden und Unternehmen herausgestellt, dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätssituation von Beschäftigten und Auszubildenden leisten kann. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass einige Wirtschaftszweige besonders berücksichtigt werden sollten. Genannt wurde hier z.B. das Tourismus- und Gaststättengewerbe, bei denen Arbeitszeitmodelle wie etwa Schichtdienst verbreitet sind, welche oftmals jedoch nicht mit den ÖPNV-Fahrzeiten vereinbar sind. Prinzipiell wird jedoch empfohlen, das Leitprojekt auf alle Unternehmen im Landkreis auszurichten.

Gerade kleine und mittlere Unternehmen haben teilweise Schwierigkeiten Ausbildungsstellen zu besetzen. Dahingehend sollte geprüft werden, inwieweit Bündelungspotenziale z.B. für Unternehmens-Shuttles oder ähnliche Angebote bestehen, um neben großen Unternehmen auch kleine und mittlere Unternehmen, bzw. Unternehmen mit mehreren Standorten wie z.B. die Sparkasse Schweinfurt-Haßberge, einbinden zu können.

Die Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements kann dazu beitragen, die Attraktivität der Unternehmen im Landkreis Haßberge als Arbeitgeber und Ausbildungsstätte zu fördern. Diese positive Imagewirkung kann durch eine bessere Wahrnehmung als mitarbeiterfreundlicher Arbeitgeber sowie als umweltbewusstes Unternehmen mit klimafreundlichen Mobilitätsformen noch verstärkt werden.

Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge“

Die Projektidee beinhaltet die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Landkreis Haßberge, um die Alltagsmobilität der Landkreisbevölkerung zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz zu verbessern. Gleichzeitig soll die Attraktivität der Unternehmen im Landkreis als Arbeitgeber gefördert und somit der Wirtschaftsstandort gestärkt werden.

Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden nachfolgend dargestellt.

Tabelle 20: Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge“

Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbesserung der Mitarbeitermobilität entsprechend den Bedürfnissen ◆ Förderung der Mitarbeitermobilität ohne eigenen Pkw ◆ Förderung intermodaler Mobilität z.B. für Fahrräder, Pedelecs, ÖPNV ◆ Informationskampagnen zu Mobilitätsoptionen ◆ Stärkung des Ausbildungs- und Wirtschaftsstandortes
Zielgruppe	Auszubildende und Beschäftigte der teilnehmenden Unternehmen im Landkreis
Weg zur Umsetzung	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ansprache der größten Unternehmen im Landkreis 2) Prüfung von Interesse und Mitwirkungsbereitschaft der Unternehmen 3) Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter 4) Empfehlung von Maßnahmen 5) Konzeption und Umsetzungsvorbereitung 6) Wirksamkeitsmessung und dauerhafte Implementierung
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Besondere Berücksichtigung einzelner Wirtschaftszweige (z.B. Tourismus) ◆ Berücksichtigung relevanter Arbeitszeitmodelle (z.B. Schichtdienst) ◆ Prüfung von Bündelungspotenzialen für Unternehmensshuttles ◆ Schwerpunkt auf Azubimobilität ◆ Kleinere und mittlere Unternehmen können nachgelagert in den Prozess aufgenommen werden
Auswahl möglicher Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Shuttleservice für Azubis und Mitarbeiter ◆ Firmenräder ◆ Carsharing, Bikesharing ◆ FirmenAbo

Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Haßberge

Zeitlicher Umsetzungsrahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ggf. Prüfung Zusammenschluss mehrerer Unternehmen zum Erreichen der Mindestabnahmemengen von 50 Jahreswertmarken oder ◆ Verhandlung mit VGN zur Senkung der Mindestabnahmemengen <p>ca. ein bis zwei Jahre (inkl. Wirksamkeitsmessung)</p>
Kostenpositionen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Mitarbeiter- und Unternehmensbefragungen ◆ Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsvorbereitung ◆ Wirksamkeitsmessung ◆ Je nach Umfang ca. 15.000 – 20.000 EUR
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Beteiligte Unternehmen, ggf. mit Unterstützung der Kommunen ◆ Ggf. Unterstützung der Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln
Fördermöglichkeiten (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern (StMWi) ◆ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI) ◆ Ggf. zweiter Förderaufruf Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMVI) ◆ Ggf. Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI)

Literaturverzeichnis

- Allianz Main & Haßberge (Hrsg.) (2017): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept. Allianz Main & Haßberge. Nürnberg, Parsberg, Würzburg.
- App2drive (app2drive Deutschland GmbH & Co. KG) (2018): URL: <https://www.app2drive.com/verkehrslandeplaetze/>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- BASIS-Institut (2012): Seniorenpolitisches Gesamtkonzept. Landkreis Haßberge. Bamberg.
- Baunach-Allianz (Hrsg.) (2018): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept für die Baunach-Allianz. Ländliche Entwicklung in Bayern. Erfurt.
- Bayerisches Landesamt für Statistik (2018a): Genesis-Online Datenbank. URL: <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/data>. Letzter Zugriff 29.10.2018.
- Bayerisches Landesamt für Statistik (2018b): Statistische Berichte. Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Bayern am 30. Juni 2017. Teil I der Ergebnisse der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Fürth.
- Bayerisches Landesamt für Statistik (2018c): Statistik kommunal 2017. Landkreis Haßberge. Fürth.
- Bayerisches StMFLH (Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat) (2018): Landesentwicklungsprogramm Bayern. Teilfortschreibung 2018. URL: <https://www.landentwicklung-bayern.de/teilfortschreibung-lep/>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- Bayerisches StMWI (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie) (Hrsg.) (2019): Ladeatlas Bayern. URL: <https://ladeatlas.elektromobilitaet-bayern.de/>. Letzter Zugriff 22.01.2019.
- Bayerisches StMWI (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie) (Hrsg.) (1998): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. München.
- BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH) (2019): Stationsdatenbank. URL: <https://bahnland-bayern.de/de/service/stationsdatenbank>. Letzter Zugriff 22.01.2019.
- Bundesagentur für Arbeit (2018a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. 2017. URL: https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/152/2017/unterbeschaeftigungsquote_u25/?r=. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- Bundesagentur für Arbeit (2018b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
-

- Gemeinde Klixbüll (2018): Die Dörpsmobile. URL: <https://www.klixbuell.de/seite/277432/die-d%C3%B6rpsmobile.html>. Letzter Zugriff: 19.11.2018.
- Gemeinde Knetzgau (2018): Fahrgemeinschaften. URL: <http://www.knetzgau.de/index.php?id=16397>. Letzter Zugriff: 13.09.2018.
- Gemeinde-Allianz Hofheimer Land (Hrsg.) (2013): Überörtliches Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept mit städtebaulicher Vertiefung zur Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels. Gemeinde-Allianz Hofheimer Land. Hofheim i.UFr.
- Haßberge Tourismus e.V. (2018): Willkommen im Naturidyll Hassberge. URL: <https://hassberge-tourismus.de/DE/start.htm>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- Haßberge Tourismus e.V. (2016): Reisemagazin. Meine Zeit. Hofheim. i.UFr.
- Inixmedia GmbH (Hrsg.) (2018): Seniorenratgeber. Wohnen, Unterstützung und Pflege. Im Auftrag des Landkreises Haßberge. URL: <http://www.senioren-hassberge.proaktiv.de/wohnen-unterstuetzung-und-pflege/bauen-und-renovieren-fuer-die-zukunft/>. Letzter Zugriff: 31.10.2018.
- Krämer, P. (2018): „garantiert mobil!“ – Konzept zur nachhaltigen Sicherung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum oder „Der Odenwald in der digitalen Welt der „on-demand-Mobilität““. URL: https://www.odewaldmobil.de/fileadmin/Broschueren/pdf/Projektbeschreibung_8_Kurzfassung.pdf. Letzter Zugriff: 15.11.2018.
- LAG Haßberge e.V. (2019): Kooperationsprojekt Benchmarking im Radtourismus. URL: <http://leader-hassberge.de/106.html>. Letzter Zugriff: 22.01.2019.
- LAG Haßberge e.V. (2018): Mitfahrbänke für die Gemeinde Knetzgau. URL: <http://leader-hassberge.de/120.html>. Letzter Zugriff: 13.09.2018.
- LAG Haßberge e.V. (2015): Lokale Entwicklungsstrategie (LES) für LEADER mit Integrierten räumlichen Entwicklungsmaßnahmen (IRE) für EFRE. 1. Ergänzte Fassung. Haßfurt.
- Landratsamt Hildburghausen (2017): Fortschreibung Nahverkehrsplan 2018 – 2023. Landkreis Hildburghausen. Hildburghausen.
- LEMNET Europe e.V. (2019): Verzeichnis von Stromtankstellen für Elektrofahrzeuge. URL: <https://lemnet.org/de/map/>. Letzter Zugriff: 22.01.2019.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (Hrsg.) (2019a): Radwege im Landkreis Haßberge. URL: <https://www.vianovis.net/lkr-hassberge/>. Letzter Zugriff: 22.01.2019.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2019b): Radwegenetz im Landkreis Haßberge. Stand Januar 2019. Haßfurt.
-

- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018a): Der Landkreis in Zahlen. URL: <https://www.hassberge.de/powiecie-hassberge/statistik.html?L=5.html>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018b): Liste der Unternehmen im Landkreis Haßberge mit Stand September 2018. Haßfurt.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018c): Schule und Bildung. URL: <https://www.hassberge.de/buergerservice/schule-u-bildung.html>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018d): Gesundheitsregion^{plus} Landkreis Haßberge. URL: <https://www.hassberge.de/buergerservice/gesundheit/gesundheitsregionplus.html?L=5.html.html.html.html>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018e): Fachstelle für Pflege- und Behinderteneinrichtungen - Qualitätsentwicklung und Aufsicht - (FQA, früher Heimaufsicht). URL: <https://www.hassberge.de/buergerservice/gesundheit/fqa.html?L=5.html>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018f): Sportvereine im Landkreis Haßberge. URL: <https://www.hassberge.de/leben-im-landkreis/dorflaeden.html>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018g): Sportvereine im Landkreis Haßberge. URL: <https://www.hassberge.de/buergerservice/sport/sportvereine.html?L=5.html.html.html.html>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- LK Haßberge (Landkreis Haßberge) (2018h): Auswertung Bürgerbusangebote mit Stand April 2018. Haßfurt.
- Kassel, M. (2018): Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung. Offenburg.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2018): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2018. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018/fz1_2018_xls.xls?__blob=publicationFile&v=3. Letzter Zugriff: 13.09.2018.
- Kreisverband Haßberge des Bayerischen Roten Kreuzes (2018): Fahrdienst URL: <https://www.kvhassberge.brk.de/angebote/soziale-dienstleistungen/fahrdienst.html>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- KVB (Kassenärztliche Vereinigung Bayerns) (2018a): Versorgungsatlas Hausärzte. Darstellung der regionalen Versorgungssituation sowie der Altersstruktur in Bayern. München.
- KVB (Kassenärztliche Vereinigung Bayerns) (2018b): Versorgungsatlas. URL: <https://www.kvb.de/ueber-uns/versorgungsatlas/>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
-

- KVB (Kassenärztliche Vereinigung Bayerns) (2018c): Niederlassungssuche: Aktuelle Bedarfssituation in Bayern. URL: <https://www.kvb.de/praxis/niederlassung/niederlassungssuche/>. Letzter Zugriff: 29.10.2018.
- Mainka Apotheke (2018): Leistungen. URL: <https://www.mainkaapotheke.de/>. Letzter Zugriff: 08.11.2018.
- Regionaler Planungsverband Main-Rhön (Hrsg.) (2018): Regionalplan. Region Main-Rhön 2008. Inklusive Anpassungen an aktuelles LEP 2018. Haßfurt.
- UBiZ (UmweltBildungsZentrum) Oberschleichach (2019): Status der Elektroladinfrastruktur im Landkreis Haßberge. Stand Januar 2019. Oberaurach.
- VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) GmbH (2018a): Nahverkehrsplan nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Landkreis Hassberge. Endbericht 2018.
- VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) GmbH (2018b): VGN-Freizeitlinien – Jahresbericht 2017. Nürnberg.
- VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) GmbH (2018c): VGN-Newsletter April 2018. Nürnberg.
- VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) GmbH (2018d): Landkreis Haßberge. URL: https://www.vgn.de/liniennetze/landkreis_ha%C3%9Fberge/. Letzter Zugriff 22.01.2019.
- Weemaes, G. (2019) GoingElectric. Stromtankstellen Verzeichnis. URL: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/>. Letzter Zugriff: 22.01.2019.
- Zukunftswerkstatt Goßmannsdorf e.V. (2018): Mitfahrbörse Goßmannsdorf. URL: <http://www.gossmannsdorf-hassberge.de/seite/223560/mitfahrb%C3%B6rse.html>. Letzter Zugriff: 13.09.2018.
-

Anhang

- A1 Städte, Märkte und Gemeinden**
 - A2 ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Haßberge**
 - A3 Fragebogen Nutzerbefragung**
-

A1 Städte, Märkte und Gemeinden

Tabelle 21: Städte, Märkte und Gemeinden mit den zugehörigen Ortsteilen im Landkreis Haßberge (ohne Darstellung von Weiler und Einöden)

Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Haßberge			
Aidhausen (Gemeinde)			
Aidhausen	Friesenhausen	Happertshausen	Kerbfeld
Nassach	Rottenstein		
Breitbrunn (Gemeinde)			
Breitbrunn	Edelbrunn	Hermannsberg	Kottendorf
Lußberg			
Bundorf (Gemeinde)			
Bundorf	Kimmelsbach	Neuses	Schweinshaupten
Stöckach	Walchenfeld		
Burgpreppach (Markt)			
Birkach	Burgpreppach	Fitzendorf	Gemeinfeld
Hohnhausen	Ibind	Leuzendorf i.UFr.	Ueschersdorf
Ebelsbach (Gemeinde)			
Ebelsbach	Gleisenau	Rudendorf	Schönbach
Schönbrunn	Steinbach		
Ebern (Stadt)			
Albersdorf	Bischwind	Bramberg	Brünn
Ebern	Eichelberg	Eyrichshof	Fierst
Fischbach	Frickendorf	Heubach	Höchstädten
Jesserndorf	Neuses am Raueneck	Reutersbrunn	Rotenhan
Ruppach	Sandhof	Siegelfeld	Unterpreppach
Vorbach	Weißbrunn		
Eltmann (Stadt)			
Dippach am Main	Eltmann	Eschenbach	Lembach
Limbach	Roßstadt	Weisbrunn	
Ermershausen (Gemeinde)			
Gädheim (Gemeinde)			
Gädheim	Greßhausen	Ottendorf	
Haßfurt (Stadt)			
Augsfeld	Haßfurt	Oberhohenried	Prappach
Sailershausen	Sylbach	Uchenhofen	Unterhohenried
Wülflingen			
Hofheim in Unterfranken (Stadt)			

Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Haßberge			
Eichelsdorf	Erlsdorf	Goßmannsdorf	Hofheim
Lendershausen	Manau	Ostheim	Reckertshausen
Rügheim	Sulzbach		
Kirchlauter (Gemeinde)			
Goggelgereuth	Kirchlauter	Neubrunn	Pettstadt
Weikartslauter			
Knetzgau (Gemeinde)			
Eschenau	Hainert	Knetzgau	Oberschwappach
Unterschwappach	Westheim	Wohnau	Zell am Ebersberg
Königsberg in Bayern (Stadt)			
Altershausen	Dörflis	Hellingen	Hofstetten
Holzhausen	Junkersdorf	Königsberg i.Bay.	Köslau
Kottenbrunn	Römershofen	Unfinden	
Maroldsweisach (Markt)			
Allertshausen	Altenstein	Birkenfeld	Dippach
Ditterswind	Dürrenried	Eckartshausen	Geroldswind
Gresselgrund	Gückelhirn	Hafenpreppach	Marbach
Maroldsweisach	Pfaffendorf	Todtenweisach	Voccard
Wasmuthhausen			
Oberaurach (Gemeinde)			
Dankfeld	Fatschenbrunn	Hummelmarter	Kirchaich
Neuschleichach	Nützelbach	Oberschleichach	Tretzendorf
Trossenfurt	Unterschleichach		
Pfarrweisach (Gemeinde)			
Dürrnhof	Junkersdorf	Kraisdorf	Lichtenstein
Lohr	Pfarrweisach	Rabelsdorf	Römmelsdorf
Rauhenebrach (Gemeinde)			
Fabrikschleichach	Falsbrunn	Fürnbach	Geusfeld
Karbach	Koppenwind	Markertsgrün	Obersteinbach
Prölsdorf	Schindelsee	Spielhof	Theinheim
Untersteinbach	Wustviel	Waldschwind	
Rentweinsdorf (Markt)			
Gräfenholz	Lind	Losbergsgereuth	Rentweinsdorf
Salmsdorf	Sendelbach	Treinfeld	
Riedbach (Gemeinde)			
Humprechtshausen	Kleinmünster	Kleinsteinach	Kreuzthal

Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Haßberge			
Mechenried			
Sand am Main (Gemeinde)			
Stettfeld (Gemeinde)			
Theres (Gemeinde)			
Buch	Horhausen	Obertheres	Untertheres
Wagenhausen			
Untermerzbach (Gemeinde)			
Buch	Gereuth	Gleusdorf	Hemmendorf
Memmelsdorf i.UFr.	Obermerzbach	Recheldorf	Untermerzbach
Wüstenwelsberg			
Wonfurt (Gemeinde)			
Dampfach	Reinhardswinden	Steinsfeld	Wonfurt
Zeil am Main (Stadt)			
Bischofsheim	Krum	Schmachtenberg	Sechsthal
Zeil am Main	Ziegelanger		

A2 ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Haßberge

Auf der folgenden Seite wird das Liniennetz des ÖPNV im Landkreis Haßberge dargestellt.

A3 Fragebogen Nutzerbefragung

Nachfolgend wird der Fragebogen der Nutzerbefragung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Haßberge dargestellt.

Mobil im Landkreis Haßberge

Befragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Landkreis Haßberge

Bitte nutzen Sie daher die Chance, mit vorliegendem Fragebogen die Mobilität im Landkreis Haßberge mitzugestalten! **Ihre Teilnahme ist selbstverständlich freiwillig!**

Sie können den Fragebogen bis zum **30.06.2018** wie folgt zurückgeben:

- Ausfüllen elektronisch auf www.mobil-hassberge.de
- Abgabe bei den im Begleitschreiben angegebenen Sammelstellen,
- Versand per Email an hassberge@iges.com
- Versand per Fax an 030-230 809 11

Vielen Dank!

Als kleine Aufwandsentschädigung für die Teilnahme an der Befragung werden fünf „VGN Tagestickets Plus“ verlost, mit denen Sie einen ganzen Tag oder ein Wochenende lang mit bis zu sechs Personen das gesamte VGN-Tarifgebiet mit Bus und Bahn entdecken können. Um an der Verlosung teilzunehmen, geben Sie bitte nachfolgend Ihre Anschrift an:

Ja, ich möchte an der Verlosung der VGN-Tickets teilnehmen. Im Gewinnfall informieren Sie mich bitte über meine folgende Anschrift: <i>(Bitte eintragen)</i>			
Name, Vorname:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Straße und Hausnummer:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Postleitzahl und Ort:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Emailadresse: <input type="text"/>
Ihre persönlichen Daten werden nur für die Verlosung verwendet und nicht mit den Befragungsergebnissen erfasst. Nach Durchführung der Befragung werden Ihre persönlichen Daten gelöscht.			

1. Allgemeine Mobilitätsinformationen <i>(Bitte ankreuzen)</i>				
1.1 Haben Sie einen Führerschein? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
1.2 Wie oft steht Ihnen ein eigener oder anderer Pkw zur Nutzung zur Verfügung?				
<input type="checkbox"/> jederzeit <input type="checkbox"/> gelegentlich <input type="checkbox"/> selten <input type="checkbox"/> nie				
1.3 Wie viele Pkw, Fahrräder bzw. Pedelecs/E-Bikes existieren in Ihrem Haushalt?				
Pkw:	<input type="checkbox"/> eins	<input type="checkbox"/> zwei	<input type="checkbox"/> mehr als zwei	<input type="checkbox"/> keins
Fahrräder:	<input type="checkbox"/> eins	<input type="checkbox"/> zwei	<input type="checkbox"/> mehr als zwei	<input type="checkbox"/> keins
Pedelecs/E-Bikes:	<input type="checkbox"/> eins	<input type="checkbox"/> zwei	<input type="checkbox"/> mehr als zwei	<input type="checkbox"/> keins
1.4 Welche der folgenden Angebote nutzen bzw. besitzen Sie? <i>Mehrfachantworten möglich.</i>				
<input type="checkbox"/> Firmenwagen <input type="checkbox"/> BahnCard <input type="checkbox"/> BahnAbo <input type="checkbox"/> VGN Abo oder MobiCard				
<input type="checkbox"/> Mitglied bei MiFaz <input type="checkbox"/> ADAC oder andere Automobilclubs				
1.5 Welche Wegstrecke legen Sie durchschnittlich insgesamt pro Tag zurück? <input type="text"/> km (Bitte schätzen Sie Ihre eine ungefähre km-Angabe!)				

2. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für Ihre Wege? Geben Sie Ihre häufigsten Ziele an und machen Sie möglichst präzise Ortsangaben.									
In welchem Ort erledigen Sie folgende Dinge meistens ...? ↓	.. und wie kommen Sie dort hin? (Mehrfachnennungen möglich)								
	Pkw (Fahrer)	Pkw (Mitfahrer)	Taxi	Bus	Bahn	Rad	Pedelec /E-Bike	Zu Fuß	Andere
2.1 Regelmäßige Einkäufe									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.2 Arbeit, Ausbildung o. Schule									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.3 Kinderbetreuung									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.4 Behördengang									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.5 Hausarztbesuch									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.6 Facharzt									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.7 Sport, Hobby, Freizeit etc.									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2.8 Sonstiges: _____ (Bitte eintragen)									
Ort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

3. Wie würden Sie Ihr persönliches Mobilitätsverhalten am liebsten gestalten wollen, wenn Sie entsprechende Alternativen hätten? Bitte kreuzen Sie im entsprechenden Feld an!					
Eigentlich würde ich gerne ...	stimmt	stimmt überwiegend	egal	stimmt wenig	stimmt nicht
3.1 ... weniger Strecke zurücklegen	<input type="checkbox"/>				
3.2 ... weniger Zeit unterwegs und schneller sein	<input type="checkbox"/>				
3.3 ... mehr mit dem Auto fahren	<input type="checkbox"/>				
3.4 ... mehr neue Mobilitätsangebote nutzen (bspw. Car-Sharing)	<input type="checkbox"/>				
3.5 ... mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) fahren	<input type="checkbox"/>				
3.6 ... mich klimagerechter fortbewegen	<input type="checkbox"/>				
3.7 ... mehr zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren	<input type="checkbox"/>				
3.8 ... meinen Aktionsradius erweitern, mehr Orte besuchen	<input type="checkbox"/>				
3.9 ... mehr online erledigen	<input type="checkbox"/>				

**4. Welche Fahrten machen Sie regelmäßig, bei denen Sie Personen bringen bzw. abholen oder Sie begleiten?
Z.B. Kinder zur Schule/zum Musikunterricht bringen, Partner zur Arbeit fahren, Senioren zum Arzt bringen**

Wen? Bspw. Kind/Partner	Zweck? Bspw. Schule/Arzt/Sport/...	Wohin? Bspw.: Gemeinde/Ort	Verkehrsmittel?

5. Kreuzen Sie bitte die Situationen an, in denen Sie versuchen Fahrten oder Wege zu vermeiden.

Mehrfachnennung möglich.

<input type="checkbox"/> Radtouren anstatt Ausflüge mit dem Auto durchführen	<input type="checkbox"/> Verkehrsmittel (z.B. Rad & Bahn) miteinander kombinieren, um bspw. Zeit, Kosten oder CO2 zu sparen
<input type="checkbox"/> Einkauf für Nachbarn mit erledigen	<input type="checkbox"/> Wege kombinieren (bspw. unterwegs noch einkaufen oder Kinder abholen)
<input type="checkbox"/> Auto mit Nachbar teilen	<input type="checkbox"/> Kinder mit dem Rad zur Schule fahren
<input type="checkbox"/> Fahrgemeinschaften zur Arbeit organisieren	<input type="checkbox"/> Telefonieren / Online-Chats nutzen (bspw. Skype, Facetime)
<input type="checkbox"/> Kinder in Fahrgemeinschaften zur Schule/zum Sport	<input type="checkbox"/> Online-Bestellungen/ Ware nach Hause liefern lassen

6. Bus & Bahn-Angebot in der Region

6.1 Geben Sie den Namen Ihrer nächstgelegenen Bus- oder Bahn-Haltestelle an!

Bushaltestelle: _____ Bahnhof: _____

6.2 Wie viel Zeit benötigen Sie zur nächste Bus- oder Bahn-Haltestelle von Ihrem Wohnort entfernt?

Laufzeit/Fahrzeit zur Bushaltestelle: _____ min Laufzeit/Fahrzeit zum Bahnhof: _____ min

6.3 Wie würden Sie Ihre nächstgelegene Bushaltestelle beurteilen? Hinsichtlich...

Bitte ergänzen Sie Stichworte

Ausstattung (Sitzgelegenheiten, Fahrtanzeige, etc.)	Sauberkeit und Zustand
_____	_____
_____	_____

6.4 Wie häufig nutzen Sie Bus & Bahn?

<input type="checkbox"/> Täglich oder fast täglich.	<input type="checkbox"/> an 3 bis 4 Tagen pro Woche.	<input type="checkbox"/> an 1 bis 2 Tagen pro Woche.
<input type="checkbox"/> an 1 bis 3 Tagen pro Monat.	<input type="checkbox"/> an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr.	<input type="checkbox"/> seltener.
<input type="checkbox"/> nie.		

6.5 Falls Sie Bus & Bahn nutzen, geben Sie bitte die drei am häufigsten genutzten Linien an?

- Bus / Bahn, Linie Nr. _____ oder Linie von _____ bis _____,
- Bus / Bahn, Linie Nr. _____ oder Linie von _____ bis _____,
- Bus / Bahn, Linie Nr. _____ oder Linie von _____ bis _____.

6.6 Wie informieren Sie sich normalerweise über Mobilitätsangebote und Fahrzeiten?

<input type="checkbox"/> Smartphone-Apps (VGN, Öffi, DB Navigator, etc.)	<input type="checkbox"/> Online-Fahrplanauskunft (www.vgn.de, www.bahn.de etc.)
<input type="checkbox"/> Fahrplanaushang an der Haltestelle/Bahnhof	<input type="checkbox"/> Online Routenplaner (z.B. Google Maps etc.)
<input type="checkbox"/> über Bekannte und Freunde/ soziale Netzwerke	<input type="checkbox"/> Mitfahrplattform (MiFaz, Fliinc, Blablacar, etc.)
<input type="checkbox"/> Gedruckte Fahrplanhefte, Flyer	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

6.7 Wie bewerten Sie das Bus & Bahn-Angebot mit Blick auf Ihr alltägliches Mobilitätsverhalten?				
	Passt gut zu meinen Anforderungen	Passt teilweise zu meinen Anforderungen	Passt eher nicht zu meinen Anforderungen	Passt gar nicht zu meinen Anforderungen
Einkäufe erledigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeit, Ausbildung, Schule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, Hobby, Freizeit,..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Behördengang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arztbesuch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausflüge, Urlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.8 Was gefällt Ihnen am Bus & Bahn-Angebot und wo sehen Sie Verbesserungsbedarf?	
Mir gefällt:	Ich sehe Verbesserungsbedarf bei:
1. _____	1. _____
2. _____	2. _____
3. _____	3. _____
4. _____	4. _____

7. Falls Sie konkrete innovative Ideen und / oder Wünsche zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Haßberge haben, notieren Sie diese bitte im folgenden Feld:

8. Angaben zur befragten Person

8.1 Geschlecht: männlich weiblich (Bitte ankreuzen)

8.2 Geburtsjahr: _____ (Bitte eintragen)

8.3 PLZ: _____ (Bitte eintragen) Wohnort: _____ (Bitte eintragen)

8.4 Welche Tätigkeit üben Sie aus?

berufstätig, Vollzeit Rentner, Pensionär

berufstätig, Teilzeit Arbeitssuchend

Schüler, Ausbildung, Student Sonstiges: _____ (Bitte eintragen)

Datenschutzerklärung:
 Die Befragung wird durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des Landkreises Haßberge durchgeführt. Die IGES Institut GmbH wird im Register des Datenschutzbeauftragten für Berlin geführt. Durch diese Akkreditierung ist sichergestellt, dass die IGES Institut GmbH die entsprechenden datenschutzrechtlichen Bedingungen erfüllt. Ihre Antworten bleiben anonym, da dieser Fragebogen keine personenbezogene Kennung hat. Ihre Antworten können somit nicht mehr mit Ihnen in Verbindung gebracht werden. Ihre Antworten werden mit den Antworten der anderen Befragungsteilnehmer zusammengeführt ("aggregiert") und so verarbeitet, dass Rückschlüsse auf einzelne Datensätze oder die Identifizierung Ihrer Person oder anderer Teilnehmer an der Befragung anhand der gegebenen Antworten nicht mehr möglich ist (anonymisiert).

Ansprechpartner:
 Für Rückfragen zu dieser Befragung steht Ihnen im Hause IGES Institut GmbH, Friedrichstr. 180, 10117 Berlin Herr Christoph Gipp, Tel. +49 30 230 809 589, Email: Christoph.Gipp@iges.com zur Verfügung.