

NACHHALTIGE MOBILITÄT AUF DEM LAND

MATTHIAS GASTEL MdB



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



WICHTIGER HINWEIS:

Die Beispiele in dieser Broschüre sind in gekürzter Form dargestellt. Ausführliche Erläuterungen und weitere Informationen finden Sie auf www.matthias-gastel.de

INHALT

VORWORT	4
ÖFFENTLICHER VERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM	6
Der „3er-Ringzug“: Nahverkehr für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg	6
Das Karlsruher Modell: Flächenhafte Anbindung des Umlandes von Zentren	10
Fahrrad2Go im Busverkehr des Rems-Murr-Kreises	14
FLEXIBLE BEDIENUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL IM LÄNDLICHEN RAUM	16
Der Bürgerbus in Pfullingen	17
Das Elektro-Bürgerauto in Oberreichenbach	19
Der Rufbus „Centro“ im Landkreis Calw	21
Die Gästekarte „Konus“ im Schwarzwald	23
Rad- und Wanderbusse in Baden-Württemberg	25
WEITERE ANSÄTZE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT	26
Hauslieferdienst im Schweizer Emmental	26
Betriebsmobilität bei der Firma VAUDE in Tett nang	28
Wettbewerb E-Mobilität im ländlichen Raum	32
ANHANG	34

Liebe Leserin, lieber Leser!

Mobilität auf dem Land wird sich auch im Zeitalter der Verkehrswende grundlegend anders darstellen als in den Ballungsräumen. Das Auto wird dort eine der tragenden Säulen der Mobilität bleiben. Aber es wird sich auch im ländlichen Raum verändern (müssen). Es wird sparsamer im Ressourcenverbrauch, alternative Antriebe wie die Elektromobilität werden sich verbreiten und es wird häufiger ein Fahrzeug gemeinsam genutzt werden. Die jahrzehntelange Gleichsetzung von Mobilität mit Automobilität wird sich in urbanen wie in dünner besiedelten Regionen Schritt für Schritt aufheben.

Für die jüngere Generation verliert das Auto als Statussymbol zunehmend an Bedeutung. Der Führerschein wird später oder überhaupt nicht erworben (siehe Seite 34). Mehr und mehr wird mit dem Fahrrad und – wo neue, fahrgastgerechte Betriebsmodelle umgesetzt werden – mit dem öffentlichen Nahverkehr gefahren. Mobilität bleibt wichtig. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt jedoch zunehmend pragmatischer und verschiedene Verkehrsmittel werden miteinander kombiniert.

Angesichts des hohen Handlungsdrucks auf den Verkehrsbereich reicht es nicht aus, diesen Trend sich selbst zu überlassen. Eine solche Einstellung würde schon gar nicht zu uns Grünen als programmatische Partei passen. Wir wollen die von uns eingeleitete Energiewende endlich durch eine Verkehrswende ergänzen. Ohne eine Verkehrswende wird Mobilität, die auch eine Frage sozialer Teilhabe darstellt, immer weniger für alle Menschen möglich sein. Die Verkehrswende setzt auf einen verantwortungsvolleren Umgang mit endlichen Ressourcen und auf eine spürbare Verringerung von Treibhausgasen. Diese Ziele lassen sich nur mit einer schrittweisen Durchsetzung von sparsameren

Autos und höhere Verkehrsanteilen von Bussen und Bahnen sowie dem Fahrrad umsetzen. Auch im ländlichen Raum sind für viele Menschen Alternativen zum Auto möglich. Die Beispiele in dieser Broschüre reichen vom Ringzug im Schwarzwald über einen Lieferservice für Lebensmittel und verschiedene Bürgerbusmodelle bis hin zum mutigen betrieblichen Mobilitätskonzept eines Herstellers von Outdoor-Bekleidung in Oberschwaben.

Diese Broschüre stellt bewährte, nachahmenswerte Beispiele für nachhaltige Mobilitätskonzepte im ländlichen Verkehr vor. Sie ist gedacht für kommunale Entscheidungsträger, aber auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger, die in Ihrer Gemeinde eine ressourcen- und klimafreundlichere Mobilität fördern wollen. Um die Praxisbeispiele handlungsnah schildern zu können, wurden Entscheidungsträger und Mitwirkende interviewt. Dabei wurde deutlich, wie wichtig es ist, BürgerInnen in die Konzepterstellung einzubinden. Viele der Initiatoren von innovativen Projekten sind stolz auf ihre Arbeit und freuen sich, Ihnen Auskunft zu geben.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und hoffe, dass das eine oder andere hier dargestellte Beispiel eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes als Inspiration dient.

Ihr 

Matthias Gastel MdB
Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags



ÖFFENTLICHER VERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM

DER „3ER-RINGZUG“: NAHVERKEHR FÜR DIE REGION SCHWARZWALD-BAAR-HEUBERG

„Der Ringzug ist ein Musterbeispiel dafür, dass auch im ländlichen Raum ein attraktiver Nahverkehr möglich und notwendig ist, dass wir den Mut haben müssen, durch innovative Projekte und Infrastrukturmaßnahmen dem ländlichen Raum eine Zukunft zu geben; und dies letztlich nur durch eine vertrauensvolle interkommunale Zusammenarbeit möglich ist.“ // **Karl Heim**, Landrat a. D.

Mitte der 1990er Jahre schien der Regionalverkehr im Gebiet Schwarzwald-Baar-Heuberg so gut wie stillgelegt. Zwar fuhren auf der Gäubahn und der Schwarzwaldbahn noch Fernverkehrszüge, doch innerhalb der Region war der Personenverkehr fast ausschließlich den Bussen vorbehalten. Das änderte sich 2003, als der Ringzug von Rottweil über Tuttlingen und Donaueschingen nach Villingen an den Start ging. Drei Landkreise hatten sich für ein besonders ambitioniertes und deshalb landesweit beachtetes Nahverkehrsprojekt zusammen getan. Sie wollten zeigen, dass auch in einer weitgehend ländlich geprägten Region ein attraktives ÖPNV-Angebot machbar ist. Ein Stundentakt von Bahn und Bus in der ganzen Region, so lautete die Zauberformel. Mit dem „3er-Tarif“ dreier Verkehrsverbünde wurde die Fahrt mit einem einzigen Fahrschein möglich.

Mit dem Ringzug steht heute der Region ein ausgereiftes, S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem zur Verfügung. Auf dem 220 km langen Netz fahren komfortable Regio-Shuttles der Hohenzollerischen Landesbahn mit Klimaanlage, Niederflureinstiegen und komfortablen Touch-Screen-Fahrscheinautomaten.

**WIRKUNGEN:**

Während skeptische Einschätzungen von nur 2.000 Fahrgästen ausgingen und die Planung auf 5.000 ausgelegt wurde, entwickelte sich die Fahrgastzahl in der Realität auf heute 15.000 Fahrgäste pro Tag. Jährlich werden mehr als 1,2 Millionen Zugkilometer auf den Strecken der DB AG und auf privaten Bahnlinien gefahren. Dieser überwältigende Erfolg war vor allem durch die Reaktivierung des Zugverkehrs auf stillgelegten Bahnstrecken und die Nutzung von Bussen als Zubringer möglich. Eine tragende Säule ist der Schülerverkehr, der vorher mit Omnibussen organisiert wurde.

UMSETZUNG:

Nach langen Verhandlungen einigten sich 1996 in der "Trossinger Vereinbarung" die drei Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttlingen auf eine Zusammenarbeit im Ringzug-Projekt. Im Jahr 2003 ging es dann los. Möglich wurde das Projekt auch durch Landesmittel. Das Management übernahm der eigens gegründete „Zweckverband Ringzug“, der heute ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Aus einem Bieterverfahren ging die Hohenzollerische Landesbahn AG als Betreiber hervor. Vor Inbetriebnahme waren weitreichende Investitionen in die Infrastruktur nötig. Gleisabschnitte mussten erneuert werden. An 34 von insgesamt 52 Ringzug-Halten baute die Deutsche Bahn AG (DB) neue Haltestellen oder reaktivierte alte Bahnhöfe. Die Leit- und Sicherheitstechnik wurde modernisiert.

KOSTEN:

Insgesamt kosteten alleine die neue Sicherungstechnik, die Haltepunkte und die Ertüchtigung des Streckennetzes rund 67 Millionen Euro. Dazu kamen 33 Millionen Euro für die 20 Züge. Die beteiligten Kommunen schufen an den Haltepunkten barrierefreie und sichere Zugänge, Wendeschleifen und ausreichend Stellplätze für Fahrräder und Autos.

Vor dem Start wurde ein jährliches Betriebsdefizit von 2,9 Millionen Euro erwartet, das zur Hälfte vom Land Baden-Württemberg und den drei beteiligten Landkreisen getragen werden sollte. Die steigenden Fahrgastzahlen und die gestiegenen Einnahmen aus der Schülerbeförderung führten vielmehr dazu, dass der ursprünglich berechnete Zuschussbedarf stark abnahm. Als 2005 und 2006 die Landkreise sogar einen Überschuss erwirtschafteten, wurde ein neuer Finanzierungsvertrag mit dem Land geschlossen.

WEITERE INFORMATIONEN:

Zweckverband Ringzug // info@ringzug.de // www.ringzug.de



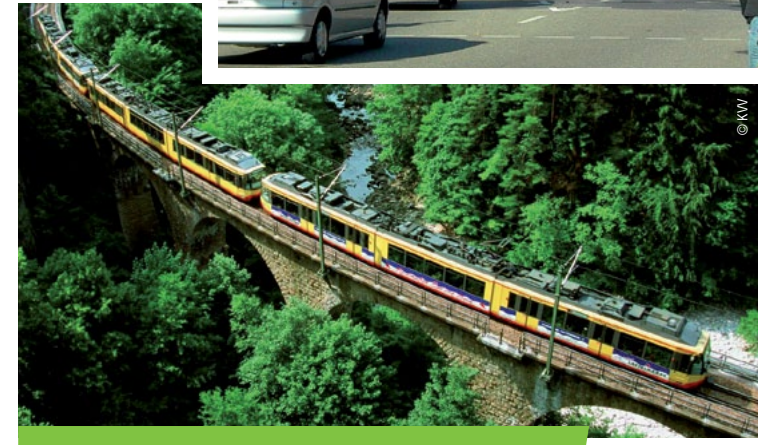
Seit 2003 vernetzt der Ringzug drei Landkreise.

DAS KARLSRUHER MODELL: FLÄCHENHAFT ANBINDUNG DES UMLANDES VON ZENTREN

Mit modernen Stadtbahnfahrzeugen aus der Region direkt umsteigefrei in das Zentrum der Stadt zu fahren, das ist das Karlsruher Modell. Es wird umgesetzt durch einen angebotsorientierten Öffentlichen Verkehr auf der Schiene. Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) hat in den letzten 30 Jahren sein Schienennetz enorm ausgeweitet und deckt mittlerweile einen großen Raum ab, der von der Pfalz bis auf die Höhen des Schwarzwaldes und von Heilbronn bis nach Frankreich reicht.

Das Kerngebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV ist ein Verdichtungsraum bestehend aus den Stadt- und Landkreisen Karlsruhe, Baden-Baden, Rastatt, Gernsheim, Südliche Weinstraße und Landau mit 1,35 Millionen Einwohnern. In dem Oberzentrum Karlsruhe wohnen lediglich 300.000 und in den sieben Mittelzentren (große Kreisstädte: Bruchsal, Bretten, Ettlingen, Rastatt, Bühl, Gaggenau und Landau) weitere 260.000 Bürger. Der restliche Teil der Einwohner lebt in kleinen Städten und Dörfern, für die ein Anschluss an das nächste Zentrum von großer Bedeutung ist, weil sich dort nicht nur viele Arbeitsplätze, sondern auch Geschäfte, Behörden und Dienstleistungen wie Krankenhäuser und Ärzte befinden. Der Öffentliche Verkehr leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlich geprägten Gemeinden des Karlsruher Umlandes. Im KVV ist die Schiene das Rückgrat des Verkehrssystems: 60% der Einwohner sind direkt an die Schiene und 40% an den Bus angebunden. Die Länge des Schienennetzes hat mit 870 km eine ähnliche Größenordnung wie das deutscher Großstädte wie Hamburg.

Die Besonderheit des Karlsruher Modells ist, dass die Bahnen in der Region wie eine schnelle Eisenbahn und in der Stadt flexibel als Straßenbahn verkehren. Fahrgäste können so bequem von ihrem Heimatort schnell und ohne Umsteigen bis in das nächste Zentrum fahren. Der Schlüssel des Erfolgs ist eine dichte Folge von Haltepunkten in der Nähe von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten.



Die Stadtbahnen im Murgtal und im Stadtverkehr von Karlsruhe.

WIRKUNGEN:

Als Beispiel dient die Anbindung von Bretten (29.000 EinwohnerInnen). Nachdem im Jahr 1992 die stillgelegte Bundesbahnstrecke nach Bretten rehabilitiert und mit Straßenbahnen befahren wurde, stieg die Zahl der werktäglichen Bahnfahrten von 2.000 auf 18.000 an. Etwa 40% aller Fahrgäste stiegen vom Pkw auf die Bahn um. In Bretten floss nicht wie befürchtet die Kaufkraft nach Karlsruhe ab, sondern – im Gegenteil – die Stadt profitierte ebenso wie andere Mittelzentren durch die bessere Erschließung des Umlandes. Darüber hinaus konnte eine deutliche Wertsteigerung der Immobilien entlang der Schienenstrecken festgestellt werden.

Wie sehr die ländlichen Gemeinden an der Anbindung an den KVV Interesse haben, zeigt das Beispiel des kleinen Schwarzwaldortes Loffenau mit seinen 2.500 Einwohnerinnen und Einwohnern: Obwohl der Ort fünf Kilometer von der Schienenstrecke entfernt liegt, beteiligte sich die Gemeinde an deren Finanzierung, um sich den Anschluss mit dem Bus (heute 30-Minuten-Takt) zu sichern. Durch den Ausbau der Schiene vollzog sich die Siedlungsentwicklung eher entlang der geplanten Siedlungsachsen und nicht, wie woanders oft der Fall, in Form einer flächenhaften Zersiedlung. In vielen Erholungsorten wie Forbach und Baiersbronn im Murgtal konnte ein Anstieg der Tagestouristen verzeichnet werden.

UMSETZUNG:

Das Karlsruher Modell entstand über einen Zeitraum von 50 Jahren. Um sowohl mit der Stromversorgung der Eisenbahn als auch der der Straßenbahn fahren zu können, wurde eigens eine Zweisystem-Stadtbahn entwickelt. Im Zeitraum von 1996 bis 2013 stieg die Zahl der „Beförderungsfälle“ um 59% an. Wesentliche Erfolgsfaktoren waren ein dichter Takt, günstige Fahrpreise, schnelle Verbindungen und eine Vielzahl an Haltestellen. Die Linien fahren im Takt mindestens jede Stunde. Jeder abseits der Schiene gelegene Ort hat bis Mitternacht eine stündliche Verbindung zum Zentralort oder zur Stadtbahn. In die ländlichen Gemeinden fahren abends bei Bedarf Anruf-Linientaxis. Der allergrößte Teil der Verkehre ist auf die Zentren bezogen. Dennoch werden auch tangentielle Linien (z. B. Germersheim-Bruchsal oder Bruchsal-Vaihingen a. d. Enz) bedient, die jedoch eine geringere Auslastung haben.

KOSTEN:

Das Karlsruher Modell wurde durch das damalige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG (bis 2006 in Kraft, seither gilt bis 2019 eine Übergangsregelung) und die Stadt- und Landkreise finanziert. Die Investitionskosten konnten durch die Rehabilitierung bestehender Bahnstrecken niedriger gehalten werden, als für einen Neubau nötig gewesen wäre. Für den laufenden Betrieb erhielt der KVV 2012 Zuwendungen in der Höhe von 19 Millionen Euro; das entspricht 29 Euro pro Einwohner.

WEITERE INFORMATIONEN:

Karlsruher Verkehrsverbund KVV // www.kvv.de

Dr. rer. pol. Klaus Lösch // klaus.loesch@kvv-karlsruhe.de

Karlsruher Modell // www.gruenlink.de/w08

Buch: Die Bedeutung von Verkehrsverbünden für die regionale Entwicklung

Lösch, Klaus (2009), Blaue Buchreihe des VDV, Band 16, S. 174 ff.

ISBN 978-3-7771-0403-4

FAHRRAD2GO IM BUSVERKEHR DES REMS-MURR-KREISES

Intermodaler Verkehr ist auch im ländlichen Raum wichtig. Im Rems-Murr-Kreis bei Stuttgart können jetzt bis zu zehn Fahrräder auf einer Buslinie mitgenommen werden. Dafür wurde ein deutschlandweit einmaliges Fahrradhalterungssystem entwickelt und eingebaut.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist oft nicht möglich oder problematisch, da sie nur im Stehplatzbereich transportiert werden können. Dort haben jedoch Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen Vorrang. Darüber hinaus besteht das Problem, die Fahrräder sicher zu befestigen. Eine Mitnahme außen am Bus hat den großen Vorteil, dass es zu keinen Konflikten mit anderen Fahrgästen kommt. Jedoch gab es bisher keine geeigneten Halterungen. Im Rahmen ihres Klimaschutzprojekts Fahrrad2Go entwickelte der Busbetreiber OVR zusammen mit der Fachhochschule Esslingen absenkbare Fahrradheckträger, ergänzt durch ein Halterungssystem, das auch eine sichere Mitnahme im Fahrzeuginneren erlaubt. Damit können fünf Räder außerhalb und fünf im Bus mittransportiert werden. Die Radmitnahme wird jetzt im Rems-Murr-Kreis für zwei Jahre getestet. Der Test findet auf einer Buslinie statt, die vom Remstal 200 Höhenmeter überwindet.

WIRKUNGEN:

Intermodale Verkehre können die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen steigern. Leider können aufgrund der bisher kurzen Testphase noch keine Aussagen über die Wirkungen gemacht werden.

UMSETZUNG:

Für das Aufladen der Fahrräder auf das Heck der Busse wurde eine absenkbare Halterung entwickelt. Die Einrichtung ist für die Nutzer selbsterklärend. Der Fahrer



„Fahrrad2Go ist ein Quantensprung bei der Suche nach Lösungen für eine verbesserte, qualitativ hochwertige Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (...) Solche Angebote machen den ÖPNV deutlich attraktiver.“

// Winfried Hermann, Verkehrsminister Baden-Württemberg, bei der Einweihung am 05.08.2014

kann den Vorgang über eine Videokamera verfolgen und so gegebenenfalls helfen. Für die Inneninstallationen wurden vier Sitzplätze entfernt. Das Forschungsprojekt Fahrrad2Go wurde vom Verband Region Stuttgart finanziell gefördert. An dem Projekt waren die Fachhochschule Esslingen, der ADFC, der VCD, die Behindertenverbände und die DEKRA beteiligt.

KOSTEN:

Schätzungen gehen von weniger als 20.000 Euro für den Heckträger aus. Die Installationen im Fahrzeug sind wesentlich kostengünstiger.

WEITERE INFORMATIONEN:

Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH // www.gruenlink.de/w06

Herr Windeisen // info@ovr-bus.de

FLEXIBLE BEDIENTUNGSFORMEN

ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL

IM LÄNDLICHEN RAUM

„Der demographische Wandel verändert die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die steigenden Energiekosten verteuern das traditionelle Angebot im ÖPNV. Das führt vor allem im ländlichen Raum zu Problemen. Hier müssen neue, marktfähige Angebote entwickelt werden. Das bedeutet auch, dass der ÖPNV der Zukunft in Teilen völlig neu gedacht werden muss.“

// **Winfried Hermann**, Verkehrsminister Baden-Württemberg (27.03.14 Stuttgart)

Es gibt mittlerweile eine Vielzahl an flexiblen Bedienungsformen für den ländlichen Raum. Hier sollen drei unterschiedliche Beispiele aus Baden-Württemberg dargestellt werden: Ein Bürgerbus im Linienverkehr, ein völlig flexibles Bürgerauto und ein Rufbus mit einer Vielzahl von Haltestellen.

WEITERE INFORMATIONEN:

Als Standardliteratur kann das Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV empfohlen werden, das 2009 vom Bundesverkehrsministerium herausgegeben wurde: www.gruenlink.de/w04

In Baden-Württemberg kann das Kompetenzzentrum „Innovative Angebotsformen im ÖPNV“ der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) weitere Auskünfte und Beratungen erteilen:

Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) // www.nvbw.de

Sonja Haas-Andreas // haas@nvbw.de

DER BÜRGERBUS IN PFULLENDORF

„Bürger fahren für Bürger“ ist das Motto diese Busses, der eine wichtige soziale Funktion für ältere und mobilitätseingeschränkte Bürger in der ländlichen Kleinstadt Pfullendorf (14.000 Einwohner) erfüllt.

Der BürgerBus ist ein öffentliches Verkehrsmittel, das nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie fährt. Das Besondere ist, dass er von ehrenamtlichen Fahrern gesteuert wird. Der Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen wird dort eingesetzt, wo der öffentliche Nahverkehr nicht wirtschaftlich fahren kann. Er fährt an Wochentagen je viermal vormittags und nachmittags einen Rundkurs von 5,3 km und hält dabei an 46 Haltestellen, wobei das Einkaufszentrum, der Markt und der Omnibus-Bahnhof dreimal pro Stunde angefahren werden. Das Angebot ist kein Ersatz für regulären ÖPNV, sondern eine zusätzliche soziale Dienstleistung.

WIRKUNGEN:

Jährlich nutzen etwa 12.000 Fahrgäste den BürgerBus, wobei eine durchschnittliche Auslastung von 2-5 Personen erreicht wird. Fahrgäste sind hauptsächlich ältere Menschen, die den Bus zur Pflege ihrer sozialen Kontakte nutzen.

UMSETZUNG:

Das Konzept des BürgerBusses basiert auf drei Säulen: Eine Konzession des Landkreises für die Buslinie, die Trägerschaft des BürgerBusses durch die Stadt und ein eingetragener Verein, der das Personal bereitstellt. Für den Erfolg waren politische Unterstützung, gute Pressearbeit und besonders eine lokal bekannte Persönlichkeit, die als Motor für den Verein fungierte, wichtig, um möglichst viele Bürger anzusprechen. Bis heute haben 25 Bürger den Führerschein für die Personenbeförderung erhalten und stehen als ehrenamtliche Fahrer zur Verfügung. Leider reicht



Das Fahrer-Team des BürgerBus in Pfullendorf.

diese Anzahl nicht aus, um jeden Fahrer nur einmal im Monat einzusetzen. Optimal wären 35-40 Fahrer. Es mangelt nicht an interessierten Bürgern, jedoch fällt die Hälfte durch die Prüfung für den Personenbeförderungsschein, die alle fünf Jahre wiederholt werden muss. Da die Fahrer meist das Pensionsalter erreicht haben, erwies sich der Reaktionstest als größtes Hindernis. Dennoch zeigen die verbleibenden Fahrer eine hohe Bereitschaft, zusätzlich zu arbeiten.

KOSTEN:

Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt beträgt lediglich einen Euro, kleine Kinder und Schwerbehinderte fahren kostenlos. Fahrausweise des ÖPNV haben im BürgerBus Gültigkeit. Die jährlichen Einnahmen betragen 9.000 Euro, während sich die laufenden Ausgaben auf 15.000 Euro belaufen. Die Differenz wird von der Stadt Pfullendorf getragen. Die Investitionskosten für einen Bus mit neun Sitzplätzen, der den Ansprüchen des ÖPNV und dem Transport von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entspricht, betragen ca. 70.000 Euro. Auch diese Kosten wurden von der Stadt getragen. Bisher hat der BürgerBus keine Einrichtung, die den Transport von Menschen im Rollstuhl erlaubt.

WEITERE INFORMATIONEN:

Bürgerbus Pfullendorf e.V. // www.pfullendorf.de/buergerbus.html

Peter Schramm // schramm.peter@web.de

DAS ELEKTRO-BÜRGERAUTO IN OBERREICHENBACH

In der kleinen Schwarzwaldgemeinde Oberreichenbach fahren Bürger ein Elektroauto, das je nach Bedarf Einwohner und Gäste von Haustür zu Haustür bringt.

Oberreichenbach ist eine Gemeinde mit 2.800 Einwohnern im Landkreis Calw (Nordschwarzwald). Das Elektro-Bürgerauto bringt seine Fahrgäste auf Anruf von Tür zu Tür. Es fährt in alle Nachbargemeinden und holt dort Fahrgäste ab, sofern sie Oberreichenbach als Fahrziel haben. 80% der Fahrgäste sind über 70 Jahre alt.

WIRKUNGEN:

Das Bürgerauto erfüllt eine wichtige soziale Funktion, die ein Linienbus nicht leisten könnte. Für Mobilitätseingeschränkte ist der Weg zur nächsten Haltestelle oft zu weit. Oft begleitet der Fahrer die Gäste zum Arzt und notiert dort gleich den nächsten Termin in seinem Fahrplanbuch. Jährlich werden ca. 2.000 Fahrgäste befördert. Dies entspricht im Durchschnitt acht Fahrgästen pro Werktag.

UMSETZUNG:

Das Bürgerauto ging 2012 in Betrieb und fährt von Montag bis Freitag von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Heute arbeiten 20 Fahrerinnen und Fahrer ehrenamtlich ein bis zwei Tage im Monat. Es besteht eine hohe Bereitschaft unter den Einwohnern von Oberreichenbach, sich zu beteiligen. Die Gemeinde ist Eigentümerin des Fahrzeuges und betreibt dieses. Das Auto wird durch einen Anruf am Vortag der Reise auf das Handy des Fahrers gebucht. Es handelt sich nicht um einen Bus, sondern um ein Auto, weil es lediglich vier Fahrgästen Platz bietet und nicht im Linienverkehr fährt. Aus diesem Grund ist auch kein Führerschein zur Fahrgastbeförderung notwendig. Als Elektroauto wird ein Renault Kangoo geleast, der vier Fahrgästen Platz bietet und darüber hinaus zwei Rollatoren oder zwei Fahrräder oder einen Rollstuhl trans-



Das Elektro-Bürgerauto im Solarport.

portieren kann. Für 2016 ist ein Neukauf zum Preis von 25.000 Euro geplant. Das Elektro-Bürgerauto hat im Sommer eine Reichweite von 130-140 km, bei großer Kälte von 80 km. Im Winter steht bei Bedarf ein weiteres Fahrzeug des Projektes Elektro-Mobile-Schule (siehe Seite 32) in Calw zur Verfügung.

KOSTEN:

Die Fahrgäste bezahlen für eine Fahrt mit dem Elektro-Bürgerauto ein bis drei Euro, je nach Streckenlänge. Die Einnahmen betragen jährlich ca. 3.000 Euro, denen Kosten in Höhe von 17.000 Euro gegenüberstehen. Die Fahrer erhalten eine Aufwandsentschädigung von 20 Euro pro Tag.

WEITERE INFORMATIONEN:

Elektro-Bürgerauto Oberreichenbach // gruenlink.de/w03

Bürgermeister Karlheinz Kistner // k.kistner@oberreichenbach.de

DER RUFBUS „CENTRO“ IM LANDKREIS CALW

Im Nordschwarzwald stellt ein Busunternehmen den eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehr außerhalb der Spitzenzeiten ein und ersetzt ihn durch ein Rufbusssystem, das mit acht Kleinbussen 32.000 Einwohner im ländlichen Raum flexibel bedient.

Der Rufbus CENTRO fährt im Landkreis Calw (Nordschwarzwald) nach einem einfachen Prinzip: Er hat keinen Fahrplan. Jeder, der ihn nutzen möchte, kann die Reservierungszentrale des Unternehmens anrufen, bekommt einen Abfahrtszeitpunkt genannt und kann dann an einer der vielen Haltepunkte in den behindertengerechten Kleinbus zusteigen, der auch Kinderwagen, Gehhilfen und Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, transportiert. Der Anruf muss spätestens eine Stunde vor Abfahrt erfolgen. Der Fahrgast wird dann an einer der 719 Haltestellen abgeholt, die in der Regel weniger als 200 m vom Wohnort entfernt liegen. Der Bus verkehrt jeden Werktag von 8 bis 18 Uhr.

WIRKUNGEN:

Es werden über 32.000 Einwohner im ländlichen Raum bedient, die auf einer Fläche von 370 km² leben. Die auf durchschnittlich 72 Anforderungen pro Tag gestiegene Nachfrage nach dem CENTRO belegt die hohe Akzeptanz und Zufriedenheit der Fahrgäste.

UMSETZUNG:

Kleinbusse übernehmen außerhalb der Verkehrsspitzen die Aufgaben der Linienbusse, bedienen aber flexibel viel mehr Haltestellen. Beispielsweise wurde die Anzahl der regulären Haltestellen in Oberreichenbach von zwei auf 14 erhöht. Wichtig für die Einführung war eine frühzeitige Bekanntmachung der neuen



Die Bushaltestellen in Oberreichenbach vor und nach Einführung des CENTRO.



Bedienungsform während des Planungszeitraumes durch pressewirksames Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Momentan sind acht Mercedes Sprinter City mit einer Kapazität für 26 Fahrgäste unterwegs. Eine Sitzreihe ist ausgebaut, so dass Menschen in Rollstühlen über die Rampe bequem einfahren können. Die Fahrer fahren sowohl den CENTRO als auch in Spitzenzeiten die Linienbusse.

KOSTEN:

In den Centro-Bussen werden alle Fahrkarten des Tarifverbundes des Landkreises Calw anerkannt. Lediglich auf Einzelfahrscheine wird ein Komfortzuschlag von einem Euro erhoben. Der CENTRO erhält keine finanzielle Unterstützung von der öffentlichen Hand.

WEITERE INFORMATIONEN:

Albert Rexer GmbH & Co. KG // www.centro-bus.de

Arno Ayasse // arno.ayasse@rexer.de

DIE GÄSTEKARTE „KONUS“ IM SCHWARZWALD

KONUS ermöglicht die **K**ostenlose **N**utzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber. Übernachtungsgäste können vergünstigt mit der Bahn in ihren Schwarzwald-Urlaub reisen und kostenlos den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

Ohne dass diese dafür extra bezahlen müssen, können Urlauber mit der KONUS-Gästekarte von Pforzheim bis Basel und von Karlsruhe bis Waldshut kreuz und quer durch neun Verkehrsverbünde fahren - beliebig oft während des Urlaubs. Kaum eine andere Ferienregion ist so gut zu erreichen wie der Schwarzwald. Die ICE-Bahnlinien Frankfurt-Basel und die IC-Linie München-Basel, die Höllentalbahn, die Schwarzwaldbahn, die Murgtalbahn als Querverbindungen von West nach Ost sowie Bahnen und Busse der regionalen Verkehrsverbünde erschließen die 11.000 Quadratkilometer.

WIRKUNGEN:

Aktuell gibt es für Urlauber in 142 Schwarzwälder Ferienorten die KONUS-Gästekarte. Das bedeutet: Mehr als 10.000 Gastgeber drücken ihren Gästen bei der Ankunft kostenlos ein Freifahrtticket für Busse und Bahnen in der gesamten Ferienregion in die Hand. In einer nicht repräsentativen Online-Befragung (7.098 Beteiligungen von Seiten der Gäste in den Jahren 2010-2013) äußerten 47% der Gäste, dass sie die Karte nutzten. Obwohl 82% der Befragten mit dem Pkw anreisen, waren vor Ort nur 71% mit dem Auto unterwegs.

UMSETZUNG:

Nachdem 1996 das Schwarzwald-Ticket der DB eingeführt worden war, bemühte sich die Schwarzwald Tourismus GmbH um eine Verbesserung der Nutzung des ÖPNV durch Feriengäste. Die Umsetzung startete mit zunächst 44 Gemeinden.

Da die Karte gerne von den Urlaubern angenommen wurde, nahmen immer mehr Gemeinden an dem Projekt teil. Anfängliche Bedenken, dass eine Erhöhung der Kurtaxe von den Feriengästen nicht akzeptiert werden würde, konnten schnell ausgeräumt werden.



Im Jahr 2013 erhielt die KONUS-Karte den ersten Preis der Jury von „Fahrtziel Natur“. Der Preis wird jährlich von BUND, NABU, VCD und DB AG vergeben.

KOSTEN:

Finanziert wird das System durch einen pauschalen Aufschlag auf die Kurtaxe je Gästeübernachtung. Momentan werden pro Übernachtung 36 Cent von der Gemeinde entrichtet.

WEITERE INFORMATIONEN:

Schwarzwald Tourismus GmbH // www.schwarzwald-tourismus.info

Herr Nieselt // nieselt@schwarzwald-tourismus.info

RAD- UND WANDERBUSSE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat eine Website mit Rad- und Wanderbussen für Baden-Württemberg erstellt.

Wer die Sehenswürdigkeiten im Ländle mit dem Fahrrad oder zu Fuß erkunden will, der kann sich auf einer Website des Verkehrsclub Deutschland informieren. Dort gibt es ein vielfältiges Angebot von Rad-Wanderbussen und Rad-Zügen im Land. Die einzelnen Angebote sind nach Landkreisen sortiert. Soweit vorhanden, wurden Verweise auf die jeweilige Homepage des Betreibers, auf Online-Fahrpläne und Broschüren zum Herunterladen aufgenommen.

Radbus Wutachschluchtregion

Der Radbus Wutachschluchtregion vernetzt die ganze Region zwischen Schluchsee und Wutachtal. Jetzt sind viele erlebnisreiche Ausflüge zu interessanten und attraktiven Zielen der Region möglich: Die Badeseen Schluchsee, Schlüchtsee und Naturena, das historische St. Blasierland, tiefe Schluchten und herrliche Aussichtspunkte, historische Gebäude, Museen, Kirchen, lebendige Orte und eine erlesene, hervorragende Gastronomie.

Bitte beachten Sie, dass die Platzkapazität für Fahrräder begrenzt ist:
Radbus St. Blasierland max. 16,
Radbus Wutachschluchtregion und
Hotzenwald max. 5.



Radtouren-Tipp

Radbus Wutachschluchtregion
Route WT 10 „Zwei-Täler-Tour“
30 km (mittelschwer)

Von Rothaus durch das Mettmatal hinüber nach Riedern am Wald. Lohnenswert ist ein Besuch der ehemaligen Klosterkirche. Weiter nach Ühlingen und durch das Schlüchtal zurück.

Route WT 8 „Wutach Acht“
44,5 km (mittelschwer)

Tourstart in Bonndorf über Münchingen nach Ewattlingen. Weiter nach Blumegg geradelt und zur Museumsmühle im Weiler. Über Dillendorf und Wellendingen zurück nach Bonndorf zu Schloss und Narrenstuben.

WEITERE INFORMATIONEN:

VCD Baden-Württemberg // www.vcd-bw.de

Rad- und Wanderbusse und -Züge in Baden-Württemberg // gruenlink.de/vzz

WEITERE ANSÄTZE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

DER HAUSLIEFERDIENST IM SCHWEIZER EMMENTAL

Im Schweizer Emmental werden Einkäufe für wenig Geld und innerhalb von 2 Stunden mit Pedelecs nach Hause geliefert und Leergut kostenlos wieder mitgenommen.

Im Emmental wird nicht nur schweizer Käse hergestellt, sondern es gibt auch ein reichhaltiges Angebot an Dienstleistungen für nachhaltige Mobilität. Die Stiftung intact bietet Hausliefer- und Entsorgungsdienste in den drei Ortschaften Burgdorf mit 20.000 Einwohnern, Langnau (9.500) und Kirchberg (8.500) an. Einkäufe von lokalen Geschäften werden mit dem E-Pedelec innerhalb von zwei Stunden direkt nach Hause geliefert.

Alleine in Burgdorf und Langnau werden jährlich 25.000 bzw. 20.000 Einkäufe nach Hause geliefert. Auf Kirchberg wurde der Service gerade neu ausgeweitet. Leergut wird gratis vom Lieferanten mitgenommen. Die Entsorgung von alten Elektrogeräten, Kartonagen oder Altkleidern kostet eine Gebühr.

WIRKUNGEN:

Eine Untersuchung zeigte, dass 21% der Kunden für das Einkaufen vom Auto auf nicht motorisierte Verkehrsmittel wechselten. Für viele Bürger ist der Service mittlerweile unverzichtbar. Eine Umfrage des Einzelhandelsunternehmens Migros stellte fest, dass der Lieferservice ein wichtiges Kriterium für die Kundenbindung sei.



Der Hauslieferdienst im schweizer Emmental ist ein Erfolgsmodell.

UMSETZUNG:

Alles startete mit einer Radstation am Bahnhof, die Dienstleistungen mit Langzeitarbeitslosen anbot. Später kamen der erwähnte Lieferdienst, ein Paketdienst mit Fahrrädern, ein Pedelec-Verleih, ein Car- und Bike-Sharing sowie weitere Angebote hinzu.

KOSTEN:

Der Kunde zahlt in Burgdorf 2,50 bis 3,30 Euro für eine Hauslieferung. Dieser Beitrag ist jedoch nicht kostendeckend.

WEITERE INFORMATIONEN:

Stiftung intact – Wir bringens // www.wir-bringens.ch

Martin Wälti // martin.waelti@wir-bringens.ch

fairkehr Magazin // gruenlink.de/vzx

BETRIEBSMOBILITÄT BEI DER FIRMA VAUDE IN TETTANG

Mit Anreizen, Spaß und Wettbewerb fördert die Firma VAUDE aus Tettang nachhaltige Mobilität ihrer Belegschaft.

Im kleinen Ortsteil Obereisenbach, nicht weit vom Bodensee, stellt die Firma VAUDE mit 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Outdoor- und Sportbekleidung her. Früher kamen fast alle Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit, da es in dieser ländlichen Region kaum Alternativen gab. VAUDE hat sich das Thema Umwelt- und Naturschutz zu Herzen genommen und für die gesamte Produktion eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Ein kleiner Baustein ist das Mobilitätskonzept, welches weniger aus Verboten und Restriktionen besteht, sondern Anreize für umweltfreundliches Verhalten schafft. Statt in weitere Parkplätze zu investieren, motiviert VAUDE mit viel Engagement seine Belegschaft, mit dem Rad, dem Bus oder mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu kommen. Ein Beispiel für eine innovative Idee ist das wöchentliche Mobilitätslotto, bei dem ein nachhaltig mobiler Mitarbeiter ausgelost wird. Insbesondere der Radverkehr wird gefördert durch zentrale Fahrrad-Stellplätze, Duschen, Umkleieräume, eine Werkstatt, einen „Schlauchomat“ und einen Event zur Radfahrtsaison. Um auch weniger sportliche Mitarbeiter zu motivieren, die nur schwer durch die hügelige Landschaft radeln können, verleiht die Firma kostenlos acht E-Bikes.

Wichtig ist, dass sich auch die Geschäftsführung aktiv an dem Programm beteiligt und als gutes Vorbild vorangeht. Anstelle die zentralen Parkplätze für die Geschäftsführung bereitzustellen, sind diese für Mitfahrgemeinschaften ab drei Personen reserviert. Ziel ist es, die Zahl der Parkplätze um 30% zu reduzieren und anstelle dessen Grünflächen zur Erholung auf dem Firmengelände zu schaffen. Für Fahrgemeinschaften stellt die Firma einen Fahrzeugpool zur Verfügung. Zusätzlich kooperiert VAUDE mit dem „Social Mobility Network“ flinc.org, einem Internetportal



Bei VAUDE darf einen der exklusiven Stellplätze nutzen, wer mindestens zwei KollegInnen im Fahrzeug mitgenommen hat.

mit App zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten. In einer eigenen VAUDE-Gruppe können alle Mitarbeiter schnell, unkompliziert und kostenlos Fahrten anbieten und Mitfahrten finden. Der Tettanger Ortsteil Obereisenbach, in dem sich die VAUDE-Firmenzentrale befindet, liegt fünf Kilometer von Tettang entfernt und war lange Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schwer zu erreichen. Auf Betreiben der Geschäftsführung und gegen den Widerstand der Stadt richtete der regionale Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben eine Buslinie für Berufspendler ein.

Ziel ist es, bis 2015 die Emissionen aus Geschäftsreisen um 20% im Vergleich zum Jahr 2011 zu reduzieren. Auch die Güter werden bevorzugt mit der Bahn transportiert. Die Höhe der eingesparten Treibhausgasemissionen wird von myclimate berechnet und die unvermeidbaren Emissionen werden an einem anderen Ort durch Projekte ausgeglichen, die Emissionen reduzieren. Die CO₂-Bilanz der Firma ist damit neutral.

WIRKUNGEN:

Die Belegschaft im Standort Tett nang-Obereisenbach legt fast zwei Millionen Pendelkilometer jährlich zurück. Vor der Einführung des Green Mobility Konzeptes im Jahr 2011 wurde fast ausschließlich mit dem Auto gependelt. Schon zwei Jahre später, im Jahr 2013, legte die Belegschaft 45.000 Kilometer mit dem Rad und über 13.000 Pendelkilometer mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Die 60 Mitfahrgemeinschaften sparen über 50.000 Pendel-Kilometer pro Jahr ein und der Fahrzeugpool für Pendler weitere 8.000. Aber auch VAUDE verzeichnet positive Wirkungen: Durch den vermehrte Alltagssport der Beschäftigten sinkt die Zahl der Krankschreibungen.

UMSETZUNG:

Die Erfolge bei der Mitarbeitermotivation sind nicht unwesentlich auf das persönliche Engagement und die Vorbildfunktion der Geschäftsführung zurückzuführen. In der Regel werden die Maßnahmen von dem Firmenteam, das für Corporate Social Responsibility (deutsch: Unternehmerische Gesellschaftsverantwortung) verantwortlich ist und dem Fuhrparkleiter betreut. Da die Organisation des Events zur Fahrradsaison aufwändiger ist, sind natürlich alle Mitarbeiter dafür freigestellt.



Das Kickoff der Radsaison bei VAUDE.



Eine VAUDE Radlergruppe.

KOSTEN:

Die Kosten für das Green-Mobility-Konzept konnten nicht beziffert werden. Für die Kunden von VAUDE, die meist naturverbunden und ökologisch sensibilisiert sind, ist die Nachhaltigkeitsstrategie ein wesentliches Kaufkriterium. Nachhaltige Mobilität ist damit nicht nur volkswirtschaftlich, sondern auch betriebswirtschaftlich rentabel. Mit grünen Ideen lassen sich schwarze Zahlen schreiben.

WEITERE INFORMATIONEN:

VAUDE Sport GmbH & Co. KG // www.vaude-nachhaltigkeitsbericht.com

Hilke Patzwall // hilke.patzwall@vaude.com

flinc AG // www.flinc.org

myclimate Deutschland gGmbH // www.myclimate.org

WETTBEWERB E-MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Das Land Baden-Württemberg hat einen Ideenwettbewerb für die praktische Anwendung von Elektromobilität im ländlichen Raum initiiert. Über 30 Förderanträge wurden von ländlich geprägten Städten und Gemeinden eingereicht. Hier werden einige nachahmenswerte Konzepte für Elektromobilität skizzenhaft vorgestellt:

■ E-CARSHARING IN DER STADT AALEN

Die Aalener stellen interessierten Nutzern an mehreren innerstädtischen Standorten, insbesondere an Parkhäusern, elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Verfügung. Für die Ladung der Elektroautos verwenden die Stadtwerke Strom aus regenerativen Quellen. Für die Buchung kann die Kundenkarte der Stadtwerke benutzt werden.

■ ELEKTRO-MOBILE-SCHULE IM NORDSCHWARZWALD

Das Projekt „Elektro-Mobile-Schule“ soll Kinder und Jugendliche für Elektromobilität sensibilisieren mit dem Ziel, in Familien einen Diskussionsprozess anzustoßen. Dafür schafften die Gemeinden Oberreichenbach und Calw gemeinsam ein Elektrofahrzeug an, das auch den Schulen und Berufsschulen zur Verfügung gestellt wird. Dieses Fahrzeug kann vor allem auch im Winter als zweites Elektro-Bürgerauto (siehe Seite 20) in der Gemeinde Oberreichenbach eingesetzt werden.

■ E-CAR-SHARING-PROJEKT

Die 4.700 Einwohner zählende Gemeinde Ebhausen bei Calw schafft ein Elektromobil zum Car-Sharing an, das an einem Solarcarport zusammen mit einer Speicherbatterie aufgeladen wird. Der Bürgermeister Volker Schuler erklärt: „Der Gedanke hinter dem Projekt ist, ein Angebot für Leute zu schaffen, die nur wenig fahren. Ein Beispiel sind Familien mit nur einem Auto. Damit tragen wir zur Kinder- und Familienfreundlichkeit im Ort bei, außerdem ist es ökologisch.“

■ ELEKTROFAHRZEUG FRITTLINGEN

Das Elektroauto wird von ehrenamtlichen Mitgliedern des Nachbarschaftshilfevereins in Frittlingen gefahren. Es soll einerseits den Tagesablauf älterer und pflegebedürftiger Mitbürgerinnen und Mitbürger erleichtern, und andererseits das hohe Mobilitätsbedürfnis jüngerer Familien, die sich kein Zweitauto leisten wollen oder können, befriedigen. Der Minister für ländlichen Raum, Alexander Bonde meint: „Beim Modellprojekt Elektrofahrzeug Frittlingen handelt es sich um ein innovatives und zukunftsgerichtetes Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in ländlichen Kommunen. Es ist von bürgerschaftlichem Engagement getragen, interkommunal und generationenübergreifend ausgerichtet. Ich kann es daher nur zur Nachahmung empfehlen.“

■ E-SMART TRIFFT HOCHSCHWARZWALD-CARD

Das E-Car-Sharing ist zunächst für Touristen mit der Hochschwarzwald-Card zu nutzen. Ab Frühjahr 2015 wird das Projekt weiter ausgebaut zu einem touristischen E-Carsharing mit 25-30 Elektroautos und einem dichten Ladenetzwerk mit Strom aus erneuerbaren Energien mit 15 Ladesäulen. Damit wird der Hochschwarzwald das erste touristische E-Carsharing Deutschlands im Ländlichen Raum anbieten.

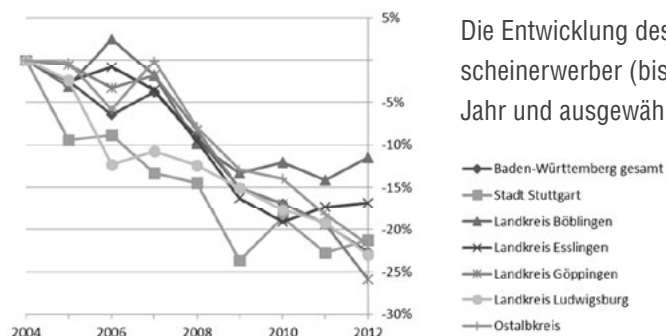
■ MIT EMO IN DIE ZUKUNFT

In der 5.600 Einwohner zählenden Stadt Ingelfingen (Hohenlohe) wird in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und der Gastronomie die Elektromobilität schrittweise eingeführt. Das Gesamtkonzept besteht aus den drei Teilprojekten eMo Gastronomie, eMo Gewerbe und eMo Stadt Ingelfingen. Verteilt auf alle Stadtteile Ingelfingens werden unter anderem Ladeeinheiten sowie Ausleihmöglichkeiten für Elektroautos und E-Bikes zur Verfügung gestellt. Die Fuhrparks der Stadt und der vier beteiligten Gewerbebetriebe werden teilweise auf E-Autos umgestellt.

WEITERE INFORMATIONEN:

Ideenwettbewerb zur Elektromobilität im Ländlichen Raum // gruenlink.de/vzy

ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER FÜHRERSCHEINERWERBER



Erwarben im Jahr 2004 noch 30% der jungen Leute in Baden-Württemberg einen Führerschein, so sank deren Anteil bis 2012 auf 23%. Mit Ausnahme des Jahres 2007, als es einen leichten Zuwachs gab, zeigt die Kurve kontinuierlich nach unten. Dies entspricht einem Rückgang um 23%. (Bitte beachten: Hier dargestellt wird der Erwerb, der meist nur einmal erfolgt, nicht der Besitz eines Führerscheins!) Der Landkreis Göppingen mit seinen vielen stark ländlich geprägten Kommunen wies im Jahr 2004 noch einen Anteil von 31% junger Menschen auf, die den Auto-Führerschein erwarben. Interessant ist, dass dieser Wert nahezu stetig auf 23% im Jahr 2012 sank. Im letzten statistisch verfügbaren Jahr (2012) machten im Landkreis Göppingen damit noch genau gleich viele der bis 21-Jährigen den Führerschein wie im dicht besiedelten Landkreis Ludwigsburg – dieser Wert liegt außerdem genau im Mittel des Landes Baden-Württemberg. Dies entspricht einem Rückgang um 26% und fällt damit unter allen untersuchten Landkreisen mit Abstand am deutlichsten aus. Im Jahr 2004 starteten noch 32% der jungen Leute im Ostalbkreis mit einem Führerschein durch. Acht Jahre später erwarben noch 25% die Erlaubnis zum Führen eines PKW. Die Entwicklung zum Verzicht auf den Führerschein hat allerdings erst ab dem Jahr 2008 eingesetzt. Dies entspricht einem Rückgang um 22% und ist für den ländlichsten der untersuchten Kreise beachtlich.

IMPRESSUM

VERANTWORTLICH IM SINNE DES PRESSERECHTS:

Matthias Gastel MdB
Regionalbüro Baden-Württemberg
Aicher Straße 2, 70794 Filderstadt
www.matthias-gastel.de

ZUSAMMENSTELLUNG:

Dr. Niklas Sieber
Heidestraße 47, 70469 Stuttgart
www.niklas-sieber.de

GESTALTUNG:

Fabio Schneck
Filderstraße 102, 73734 Esslingen
www.fabio-schneck.com

DRUCK:

dieUmweltDruckerei GmbH
www.dieUmweltDruckerei.de

Klimaneutral gedruckt auf
100% Recyclingpapier.

AUFLAGE:

1. Auflage
Februar 2015
500 Stück



MATTHIAS GASTEL MdB

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

MATTHIAS-GASTEL.DE