

Reallabor Schorndorf - Schritt 1: Analyse der Ausgangssituation

Die hier beschriebenen, ausgewählten Ergebnisse sind in den ersten Monaten des Projektes erarbeitet worden. Im Projektverlauf werden die Erkenntnisse kontinuierlich reflektiert, ergänzt und an neue Entwicklungen und Gegebenheiten angepasst.

In einem ersten Schritt wurde die Ausgangssituation in Schorndorf beschrieben. Z.B. wurde analysiert, welche Alters- und Siedlungsstruktur in Schorndorf vorliegt oder wie die SchorndorferInnen generell mobil sind. Im Frühjahr 2016 wurden außerdem Gespräche mit lokalen Akteuren geführt, darunter das Seniorenforum Schorndorf e.V., der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), ein lokales Taxiunternehmen, der Verein für Citymarketing e.V. (Centro), Mitglieder des Gemeinderats, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. und die stadtmobil carsharing AG. Ziel dieser Gespräche war einerseits, die Verkehrssituation in und um Schorndorf zu beschreiben und andererseits, zu erfahren, welche Themen und Entwicklungen vor dem Hintergrund der Einführung eines neuen Buskonzeptes zu beachten sind.

Demographie, Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Schorndorf repräsentiert einen Städtetyp, der in Deutschland stark verbreitet ist, eine überschaubare Größe aufweist und auch über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügt. Das Durchschnittsalter der SchorndorferInnen beträgt 51,5 Jahre (Stadt Schorndorf 2015; Stichprobe von 3000 EinwohnerInnen aus dem Einwohnermelderegister). Die Siedlungsstruktur Schorndorfs ist durchaus herausfordernd für ein ÖPNV-basiertes Bussystem, da sich die Stadt in mehrere Teilorte aufteilt, die teilweise weit abseits des Stadtkerns liegen. Das Testfeld und das Forschungsprojekt beschränken sich zunächst auf die Kernstadt, in der erste Erkenntnisse zum alternativen, bedarfsgerechten Buskonzept gesammelt werden.

Mobilitätsangebot und -verhalten

Schorndorf ist an das Oberzentrum Stuttgart durch Regionalbahnen sowie eine S-Bahn-Linie angebunden und verfügt über mehrere Buslinien. Im Projekt werden ab Dezember 2017 für ein Jahr bestimmte innerstädtische Linien in den Zeiten von Freitagnachmittag bis Sonntagabend ersetzt, um der geringen Auslastung mancher Buslinien zu begegnen. Diese ist das Ergebnis einer relativ jungen Umstellung, denn: Im Dezember 2014 wurde die Betriebsleistung im Schorndorfer Stadtverkehr nahezu verdoppelt und die Flächenbedienung in der Kernstadt und den angrenzenden Wohnbereichen verbessert. Seitdem wird in einigen Wohnstraßen allerdings das Missverhältnis zwischen den großen Fahrzeugkapazitäten und der Fahrgastnachfrage außerhalb der Hauptverkehrszeiten beklagt.

In einer Studie der Stadt Schorndorf aus dem Jahr 2015 wurden 765 SchorndorferInnen zu ihrer Zufriedenheit mit der Verkehrs- und Parkplatzsituation beim Einkaufen in der Innenstadt befragt (Stadt Schorndorf 2015). Von den Befragten gaben 76% an, täglich oder ein- bis zweimal in der Woche in der Schorndorfer Innenstadt einzukaufen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto wird dabei im Vergleich zum ÖPNV schlechter bewertet. Bei einer Durchschnittsnote von 2,3 auf einer Schulnotenskala lag der Anteil der Befragten, die die Situation mit „sehr gut“ bewerteten, 10 Prozentpunkte unter der Bewertung des ÖPNV (16% vs. 26%). Mit einer Schulnote von 2,7 schnitt die Fahrradfreundlichkeit am schlechtesten ab. Hier waren nur knapp 8% der Befragten der Meinung, dass die Innenstadt fahrradfreundlich gestaltet ist, während über 50% den Status quo als befriedigend, oder schlechter bewerteten.

In Schorndorf nutzen insgesamt 64% aller VerkehrsteilnehmerInnen entweder selbst oder als MitfahrerIn den motorisierten Individualverkehr¹ (Verband Region Stuttgart

¹ MIV – darunter fallen Pkw, Mopeds, Motorräder, Wohnmobile, etc.

2011). Im Vergleich zur gesamten Bundesrepublik (58%) ist dies ein höherer Wert (MiD 2008). Einen Anteil von knapp 20% macht in Schorndorf der Fußverkehr aus, während er in Gesamtdeutschland bei 24% liegt. Auch beim Radverkehr (etwa 6%) liegen die Werte in Schorndorf niedriger als im Bundesvergleich (10%), während die ÖPNV-Nutzung in etwa dem Bundesdurchschnitt entspricht (MiD 2008) (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Auswertungen des Modal Split in den Vergleichsräumen

	Schorndorf	Deutschland
MIV	64,3%	58,0%
Fuß	19,9%	24,0%
Rad	6,2%	10,0%
ÖPNV	9,6%	9,0%
Anteil PKW Besitzer (Personen über 18)	70,2%	53,8%

Quellen: Schorndorf: Verband Region Stuttgart 2011, Deutschland MiD 2008

Einschätzungen und Perspektiven von lokalen InteressensvertreterInnen

Die Erkenntnisse zur Ausgangssituation und damit den Anforderungen an den ÖPNV in Schorndorf wurden durch 12 Interviews mit VertreterInnen unterschiedlicher Interessengruppen erweitert. Während sie einerseits ein breites Meinungsspektrum mit teilweise unterschiedlichen Positionen abdecken, besteht andererseits auch zu einigen Aspekten Einigkeit – zum Beispiel betrifft dies die als zu lang wahrgenommenen Zugangswege zum ÖPNV. Lange Laufwege scheinen gerade für SeniorInnen oder mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis zu sein, die Busse im bestehenden Betrieb zu nutzen.

Mit einem verbesserten und angepassten Bussystem könnte, so die Hoffnung der InterviewteilnehmerInnen, die Nachfrage im Busverkehr gesteigert werden. Einige der Befragten erhoffen sich auch eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs sowie parkender Pkw in der Stadt. Dadurch entstehende Freiflächen könnten mittel- und langfristig für andere städtische Projekte, wie bspw. Spielplätze oder Grünflächen, genutzt werden. Analog zu den Ergebnissen aus den Datenanalysen identifizieren die Befragten SeniorInnen als wichtigste Zielgruppe. Dabei sollte jedoch neben der künftigen Busbestellung per Smartphone auch die Option einer telefonischen Bestellung in Betracht gezogen werden. Ein weiteres relevantes Thema im Zusammenhang mit SeniorInnen ist darüber hinaus die preisliche Gestaltung von ÖPNV-Diensten.

Die Abendstunden und das Wochenende werden als potenzielle Einsatzzeiten für die bedarfsgerechten Busse erachtet, da hier das bestehende Angebot derzeit noch schwach sei. Des Weiteren identifizieren einige der Befragten die „Südstadt“ als sinnvolles Einsatzgebiet – speziell das Gebiet um das Krankenhaus ist durch eine angespannte Parkplatzsituation belastet.

In den Gesprächen wurden bereits konkrete Anforderungen an das bedarfsgerechte Bussystem formuliert: Die Busse sollten beispielsweise barrierefrei sein, so dass mobilitätseingeschränkte Personen, SeniorInnen oder Eltern mit Kinderwagen von dem Angebot profitieren. Einige Befragte wünschen sich, dass die Busse auch in den Fußgängerzonen zum Einsatz kommen – aus Lärmschutzgründen sollten die Busse dann jedoch elektrisch betrieben werden.

Quellenverzeichnis

Mobilität in Deutschland (MiD) (2008): Eigenen Auswertung auf Basis des Datensatzes „Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)“. Abrufbar unter : <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/223/> [Letzter Zugriff: 18.11.2016].

Stadt Schorndorf (2015): Umfrageergebnisse Einkaufen in Schorndorf. Abrufbar unter: <http://www.schorndorf.de/ceasy/modules/core/resources/main.php?id=7698-0&download=1> [Letzter Zugriff: 18.11.2016].

Verband Region Stuttgart (2011): Begleituntersuchungen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans – Band 1: Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010 Regionale Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten. Abrufbar unter: https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&g=0&t=1783676815&hash=cfaafd747eebae52b261fea985b92df037227fb0&file=fileadmin/regionstuttgart/04_Informationen_und_Download/04_01_Veroeffentlichungen/04_04_03_Schriftenreihe/schriftenreihe_29.pdf [Letzter Zugriff: 18.11.2016].