KOMOBIL 2035

Endbericht zum Modellvorhaben des BMBF

„KOMOBIL2035 -

Koordinierung von Haupt- und Ehrenamt in ländlichen Räumen

am Beispiel der Koproduktion von Mobilitätsdienstleistungen

Verbundantrag zur Fördermaßnahme: Kommunen innovativ
im Förderbereich: Ressource Land

Berichtszeitraum: 01.05.2017 bis 29.02.2020
Förderkennzeichen: 033L190A-H

Bearbeitung:
pakora.net – Netzwerk für Stadt und Raum
Torsten Beck, Dr. Susanne Dahm

Regionalverband Ostwürttemberg
Thomas Eble, Andrzej Sielicki, Lysann Pfitzer

Autoren der Beiträge zu den einzelnen Arbeitspaketen sind die dort jeweils genannten AP-Leiter und -Bearbeiter.
Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

FONA Ressource Land
BMBF

Schwäbisch Gmünd, Oktober 2020

Kommunen innovativ

Inhalt

1 Teil I Kurze Darstellung ... 14
1.1 Aufgabenstellung ... 14
1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde ... 14
1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens ... 15
1.4 Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde ... 15
1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen ... 15
2 Teil II: Eingehende Darstellung ... 16
2.1 Gegenüberstellung des erzielten Ergebnisses mit den vorgegebenen Zielen ... 16
2.2 Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises ... 17
2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit im Gesamtprojekt ... 17
2.4 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere Verwertbarkeit ... 18
2.5 Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen ... 20
2.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses ... 21
3 Ergebnisse im Einzelnen ... 24
4 Prozessmanagement und Öffentlichkeitsarbeit ... 24
5 Sekundäranalyse/ Aufarbeitung des Wissensstandes ... 26
5.1 Analyse quantitativer Daten zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge ... 26
5.1.1 Einleitung ... 26
5.1.2 Methodik ... 27
5.1.3 Analyse und Prognose von Bevölkerungszahlen auf verschiedenen Maßstabsebenen 29
5.1.4 Zwischenfazit: überregionale Betrachtung der Bevölkerungstrends auf verschiedenen Maßstabsebenen ... 36
5.1.5 Daseinsvorsorge und freiwilliges Engagement ... 38
5.1.6 Fazit ... 55
5.2 Sekundäranalyse der wissenschaftlichen Literatur zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge ... 56
5.2.1 Einleitung ... 56
5.2.2 Personelle Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge 57
5.2.3 Daseinsvorsorge und Engagement ... 71
5.2.4 Zusammenwirken von Zivilgesellschaft und Staat ... 76
5.2.5 Trends und Treiber im bürgerschaftlichen Engagement ... 79
5.2.6 Fazit ... 81

5.3 Recherche: kommunale Randbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements für Aufgaben der Daseinsvorsorge 82
5.3.1 Literaturrecherche 82
5.3.2 Experteninterviews 84
5.3.3 Befragung von Kommunen im Raum Ostwürttemberg 86
5.3.4 Überregionale Erfahrungen mit dem Konzept „Gemeinschaftsverkehr“ 90
5.3.5 Rechtliche Beurteilung 94
5.3.6 FAZIT 95
5.4 Integration der Ergebnisse der Sekundäranalyse 97
5.4.1 Inhalte der Arbeitspakete 2.1, 2.2 und 2.3 97
5.4.2 Daseinsvorsorge und Mobilität im ländlichen Raum 97
5.4.3 Prognose: Ungleichgewicht bei Angebot und Nachfrage von Engagement 99
5.4.4 Rahmenbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements 99
5.4.5 Wechselwirkungen von bürgerschaftlichem Engagement und Kommune 100
5.4.6 Alter als zentraler Faktor für bürgerschaftliches Engagement 101
5.4.7 Einfluss weiterer personeller Ressourcen auf das bürgerschaftliche Engagement 102
6 Arbeitspaket Empirische und partizipative Erhebungen 104
6.1 Quantitativ: Haushaltsbefragung zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge 104
6.2 Qualitativ: Interviews zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in Ostwürttemberg 105
6.2.1 Reflexion zum Begriff „KümmerIn“ 105
6.2.2 Erwartungen und Trends 105
6.2.3 Zusammenarbeit im Ehrenamt 106
6.2.4 Voraussetzung für Engagement 107
6.2.5 Effekte von Fahrdiensten 107
6.3 Befragung / Akteurseinbindung: bürgerschaftliches Engagement in der örtlichen Gemeinschaft 108
6.3.1 Informations- und Kommunikationswege zur Erfassung relevanter Akteure vor Ort 108
6.3.2 Informationswege: Desktop-Recherche zu lokalem Engagement 108
6.3.3 Informationswege: Befragungen zu lokalem Engagement 109
6.3.4 Befragung: Leitfragen 110
6.3.5 Veranstaltungsformate 111
6.3.6 Ausgewählte Formate: 111
6.3.7 Ergebnisse/Fazit 112

6.4 Aktualisierung der raumbezogenen Daten zu Standorten mit Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge, Erreichbarkeitsberechnungen 114
6.4.1 Methodik 114
6.4.2 Ergebnisse 114
6.4.3 Szenarien 115
6.4.4 Ausblick 116
7 Arbeitspaket Analyse u. Konzeption geeigneter Maßnahmen 118
7.1 Definition Zielgruppen 118
7.1.1 Einführung 118
7.1.2 Definition Zielgruppen 118
7.1.3 Ehrenamtlich erbrachte Daseinsvorsorge-Angebote - Unterstützende Strukturen in unterschiedlichen Themenfeldern 122
7.1.4 Fazit 131
7.2 Projektsteckbriefe 133
7.2.1 Konzeptionelle Vorüberlegungen 133
7.2.2 Identifizierung von relevanten Informationen 134
7.2.3 Zusammenfassung/Fazit 135
7.3 Szenario-Workshop: Anpassungen heutiger Lösungen auf die Zukunft 136
7.4 Anforderungen an kommunale und regionale Kümmerer 140
7.4.1 Übersicht Kümmerer 140
7.5 Ausgestaltung bedarfsorientierter Angebote im Sinne der Nahverkehrspläne 142
7.5.1 Ausgestaltung der bedarfsorientierten Verkehre 142
7.5.2 Kreisweite Aktivitäten und Lösungen 150
7.5.3 Weiterentwicklung der Anforderungen an Kümmerer 152
7.5.4 Ausblick 155
7.6 Empfehlungen für Politik und Praxis 156
8 Umsetzung des Konzepts am Beispiel der vernetzten Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg 158
8.1 Akteursansprache und –einbindung 158
8.1.2 Fazit 160
8.2 Fokusgruppen 161
Fokusgruppe 1 161
Fokusgruppe2 162
8.3 Fördermittelscreening 164
8.3.1 Herangehensweise 164

8.3.2 Ergebnisse ... 165
8.3.3 Fazit ... 165
8.4 Empfehlungen für Politik und Verwaltung ... 166
8.4.1 Zentrale Empfehlung: Kümmerer ... 166
8.4.2 Kümmerer (ehrenamtlich) / Ehrenamtliche Organisatoren/Koordinatoren ... 170
8.4.3 Empfehlungen zur Gewinnung / Qualifizierung / Bindung Ehrenamtlicher ... 171
8.4.4 Fazit ... 174
9 Verstetigung (inkl. Plattform) ... 175
9.1 Aufbau Informationsportal ... 175
9.1.1 Konzept und Inhalte ... 175
9.1.2 Technische Umsetzung ... 179
9.2 Informationsmodule ... 182
9.2.1 Zielgruppe: Bürger/Gründungsinteressierte ... 182
9.2.2 Zielgruppe: Verwaltungen/Gremien ... 183
9.2.3 Erprobung Informationsmodule ... 185
9.3 Partizipativer Strategieworkshop zur Verstetigung ... 186
9.4 Empfehlungen zur Verstetigung ... 189
9.4.1 Bedarf zur Weiterentwicklung des formalen Rahmens ... 189
9.4.2 Gemeinnützigkeits- und Steuerrecht ... 191
9.4.3 Kommunale Kofinanzierung und Gemeindewirtschaftsrecht ... 192
9.4.4 Haftung und Versicherung ... 192
9.4.5 Aufgaben für die einzelnen Akteure ... 193
10 Übertragbarkeit u. Dissemination ... 199
10.1 Übertragbarkeit der Handlungsansätze für unterschiedliche räumliche und organisatorische Ebenen sowie andere Themenbereiche der Daseinsvorsorge ... 199
10.2 Landesweite sektorübergreifende Fachveranstaltung ... 202
10.2.1 Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit ... 203
10.2.2 Programm der Veranstaltung ... 203
10.2.3 Inhaltliche Aufbereitung der World Café Thementische ... 206
10.2.4 Ergebnisse ... 207
10.3 Zielgruppenorientierte Publikation ... 208
10.4 Maßnahmen zur Verstetigung des ehrenamtlichen Engagements im Mobilitätsbereich sowie in weiteren Bereichen der Daseinsvorsorge ... 209
10.4.1 Handlungsnotwendigkeiten/Unterstützungsmöglichkeiten auf kommunale Ebene ... 210

10.4.2 Unterstützung durch Auftraggeber und Betreiber des ÖPNV – Landkreise, Verkehrsbetriebe 212
10.4.3 Landesebene 213
10.4.4 Empfehlungen zur Ausgestaltung von Förder-/Finanzierungsmöglichkeiten: 214
10.4.5 Handlungsnotwendigkeiten/Unterstützungsmöglichkeiten auf Bundessebene 216
10.4.6 (Zwischen-)Fazit 217
10.5 Empfehlungen für Politik und Verwaltung 219
10.5.1 Motivation und Anforderungen bei den ehrenamtlichen Fahrdiensten in der Region Ostwürttemberg 219
10.5.2 Engagement der Ehrenamtler aktuell und in 2035 219
10.5.3 (Wie) kann eine hauptamtliche Unterstützung das ehrenamtliche Engagement entlasten? 220
10.5.4 Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Bereiche der Daseinsvorsorge, aber auch andere räumliche Bezugseinheiten 221
11 Literaturverzeichnis 224
12 Anhänge 235

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Relatives Wachstum der Altersgruppen zwischen 1990 und 2015. 36

Abbildung 2 Prognostiziertes relatives Wachstum der Altersgruppen zwischen 2015 und 2035 37

Abbildung 3 Anteile freiwillig Engagierter vor und nach Prüfung in der BRD im Zeitvergleich. – Quelle: Simonson et al. 2017: 98. 38

Abbildung 4 Anteile freiwillig Engagierter– gesamt sowie nach Geschlecht, Alter & Bildung. – Quelle: Simonson et al. 2017: 102. 40

Abbildung 5 Anteile freiwillig Engagierter nach Fünf-Jahres-Altersgruppen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 104. 40

Abbildung 6 Anteile freiwillig engagierter und öffentlich-gemeinschaftlich aktiver Personen in vierzehn Bereichen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 114. 41

Abbildung 7 Anteile aktiver und engagierter Personen im Gesundheitsbereich. – Quelle: Simonson et al. 2017: 148. 42

Abbildung 8 Hauptinhalte der freiwilligen Tätigkeit. – Quelle: Simonson et al. 2017: 305..... 43

Abbildung 9 Organisationsformen des freiwilligen Engagement – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 531. 44

Abbildung 10 Zielgruppen der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht. – Quelle: Simonson et al. 2017: 323. 45

Abbildung 11 Zielgruppen der freiwilligen Tätigkeit nach Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 324. 46

Abbildung 12 Stundenumfang pro Woche für die freiwillige Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 339. 47

Abbildung 13 Häufigkeit der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 344. 47

Abbildung 14 Biographische Dauer der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 350. 48

Abbildung 15 Anteile der Engagierten, für deren Tätigkeit eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 359. 48

Abbildung 16 Anteile der engagierten Personen, für deren freiwillige Tätigkeit eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist – nach gesellschaftlichen Bereichen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 361. 49

Abbildung 17 Angaben freiwillig Engagierter zu den Anstößen zu ihrem Engagement. – Quelle: Simonson et al. 2017: 420. 50

Abbildung 18 Anteile freiwillig engagierter Personen, die sich aus eigener Initiative heraus engagieren oder gefragt wurden – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 418.51

Abbildung 19 Anteile aktuell Nicht-Engagierter, die zu einem Engagement bereit sind – gesamt sowie nach Geschlecht, Alter & Bildung. – Quelle: Simonson et al. 2017: 169. 52

Abbildung 20 Angaben der freiwillig Engagierten zu den Motiven für ihr Engagement. – Quelle: Simonson et al. 2017: 427. 53

Abbildung 21 Relative Anteile (in Prozent) der freiwillig Engagierten nach Bundesländern. – Quelle: Eigene Darstellung nach Simonson et al. 2017: 579. 54

Abbildung 22 Entwicklung der relativen Anteile (in Prozent) der freiwillig Engagierten in Baden-Württemberg zwischen 1999 und 2014. – Quelle: Eigene Darstellung nach Simonson et al. 2017: 579. 54

Abbildung 23 Sachleistungen zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen 86

Abbildung 24 Finanzielle Leistungen zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen..... 86

Abbildung 25 Dienstleistungsangebote zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen 87

Abbildung 26 Gründe für die Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement 87

Abbildung 27 Zusammenarbeit von Haupt und Ehrenamt auf planerischer und organisatorischer Ebene 88

Abbildung 28 Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt durch Methoden und Prozesse .. 88

Abbildung 29 Gründe für die Nicht-Zusammenarbeit mit Ehrenamt 89

Abbildung 30 Überregionale Vernetzung von Kommunen..... 89

Abbildung 31 Haben Sie in Ihrer Kommune schon Fördermöglichkeiten genutzt?..... 90

Abbildung 32 Bisher genutzte Fördermöglichkeiten 90

Abbildung 33 Vereine: Unterstützung intern oder mithilfe Externer 124

Abbildung 34 Vereine: externe Unterstützung plus Kooperation 124

Abbildung 35 Vereine/soziale/kulturelle Institutionen: spartenbezogene hierarchische Unterstützungssysteme 125

Abbildung 36 Kommunen: Unterstützung von Vereinen unterschiedlicher Sparten sowie sozialen/kulturellen Institutionen..... 125

Abbildung 37 Nahversorgung: Unterstützung über Genossenschaften, Verbände, Private Anbieter 127

Abbildung 38 Motivation für betriebliches Mobilitätsmanagement..... 130

Abbildung 39 Frank Schaefer (2019): " MITFAHRGELEGENHEITENFÜR PENDLER - LESSONS LEARNED ZUR APP FLINC – Vortrag im Rahmen des WS zum BMM am 13.09.2019 in Ffm..... 130

Abbildung 40 Betriebliches Mobilitätsmanagement nach Betriebsgröße..... 131

Abbildung 41 Cluster / Einflussfaktoren 139

Abbildung 42 Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis 143

Abbildung 43 Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg 144

Abbildung 44 Empfehlungsbeispiel: Nachhaltiges und interkommunales Mobilitätskonzept 145

Abbildung 45 Einordnung der allgemeinen Handlungsempfehlungen 146

Abbildung 46 Einordnung der Handlungsempfehlungen - Gemeinden 149

Abbildung 47 Projektwebseite Komobil2035 175

Abbildung 48 Fragen und Antworten 176

Abbildung 49 Gemeinschaftsverkehr-Domains 179

Abbildung 50 Aktive Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg 181

Abbildung 51 Mindmap Kümmerer 187

Abbildung 52 Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Übertragbarkeit 199

Abbildung 53 Stakeholdernetzwerk der Kümmerer 201

Abbildung 54 Leitfragen der Veranstaltung 202

Abbildung 55 Tagungsprogramm 204

Abbildung 56 Veranstaltungsflyer (vgl. https://bit.ly/39Q8Us6) 204

Abbildung 57 (links) Eigene Einteilung der Teilnehmer in die Tabelle „Herkunftsfrage“ Abbildung 58 (rechts) Eigene Einteilung der Teilnehmer in die Landkarte“ 205

Abbildung 59 Inhaltliche Aufbereitung der Thementische 206

Abbildung 60 World Café Tisch „Mobilität (Quelle: NVBW – Kümmerertreffen am 11.12.2019 im Innenministerium) 207

Abbildung 61 Unterstützung für ehrenamtlich initiierte Mobilitätsangebote: Bausteine für unterschiedliche Akteursebenen 209

Abbildung 62 Vorschlag Koordinatorenportal zur Zusammenarbeit Ehrenamt – Hauptamt im Bereich der Daseinsvorsorge (pakora.net 2015) 222

Abbildung 63 Unterstützende Strukturen für die Zusammenarbeit Ehrenamt – Hauptamt im Bereich der Daseinsvorsorge (pakora.net 2020) 223

Anhänge

AP_2_1_Analyse_quantitativer_Daten_Tabellenband

AP_2_3_ANHANG_Auswertung bE Kommunen

AP_2_3_ANHANG_Datenschutz Henkel

AP_2_3_ANHANG_Interviewleitfaden

AP_2_3_ANHANG_LB Versicherung

AP_2_3_ANHANG_Recherche

AP_3_4_ANHANG_Ereichbarkeitsanalysen

AP_3_ANHANG_Fahrdienstbefragung _Fragebogen

AP_3_ANHANG_Fahrdienstbefragung_Auswertung

AP_4_2_ANHANG_Projektsteckbriefe

AP_4_5_ANHANG_OEPNV_Studie

AP_6_1_ANHANG_Anforderungsprofil Bürgerbus-Landkarte

AP_7_2_ANHANG_Ergebnis Kümmerertreffen

Vorwort

Der immer stärker formulierte Wunsch nach einer Verbesserung der Daseinsvorsorge in ländlichen Gebieten unserer Region Ostwürttemberg macht die Notwendigkeit deutlich, geeignete Antworten auf die Herausforderungen des demografischen Wandels und der Veränderung der Versorgungsinfrastruktur zu geben, um die Teilhabe unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger am gesellschaftlichen und kulturellen Leben bestmöglich zu sichern.

In den beiden Landkreisen Ostalbkreis und Heidenheim engagieren sich bereits mehr als 400 Ehrenamtliche in über 40 Gemeinschaftsverkehren und bilden damit eine nicht wegzudenkende Ergänzung zum Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), welche es zu unterstützen und zu fördern gilt.

Der Regionalverband Ostwürttemberg beschäftigt sich seit Jahren mit den Themen Daseinsvorsorge und Mobilität. Er informiert und sensibilisiert seine Mitglieder und die Öffentlichkeit und stößt neue, den Menschen in der Region zu Gute kommende Projekte an. Im Jahr 2017 initiierte der Regionalverband, gemeinsam mit dem Planungsbüro pakora.net und weiteren Partnern, das Projekt KOMOBIL2035 und setzte damit auf die Basis des zuvor gemeinsam durchgeführten Erfolgsprojektes MORO „Aktionsprogramm für regionale Daseinsvorsorge“ des Bundes auf.

Ziel von KOMOBIL2035 ist es, die „Ressource Ehrenamt“ besser zu verstehen, die Möglichkeiten des Ehrenamts für eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten auf unterschiedlichen räumlichen und organisatorischen Ebenen heraus zu arbeiten und insbesondere auf kommunaler Ebene gezielt zu nutzen.

Als Projektkoordinator führte der Regionalverband Ostwürttemberg das Vorhaben gemeinsam mit sieben weiteren Partnern durch. Beteiligt waren die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis, die Gemeinde Rainau, das nexus Institut Berlin, das Planungsbüro pakora.net, die Philipps-Universität Marburg und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). KOMOBIL2035 wurde im Rahmen des Programms „Kommunen innovativ“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung über eine dreijährige Projektlaufzeit gefördert.

Mit dem Projektstart im Mai 2017 ergab sich für die Region Ostwürttemberg die Chance, die Ausgangslage, Motivation und die Problematik der bestehenden Gemeinschaftsverkehre zu analysieren, zu einer besseren Verknüpfung von Haupt- und Ehrenamt beizutragen sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit, wie beispielsweise mit den „Regionalen Fahrdiensttreffen“, in den Blickpunkt der Politik zu rücken. Mit www.gemeinschaftsverkehr-bw.de entstand ein umfangreiches Informationsportal für Gründungswillige, aber auch für Interessierte von bereits bestehenden ehrenamtsbasierten Mobilitätsinitiativen.

Die beiden innerhalb des Projektes durchgeführten Analysen „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung der Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“ sowie die „Analyse der Bevölkerungsentwicklung und der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge“ geben Auskunft über Erschließungsdefizite innerhalb der Region Ostwürt-

temberg hinsichtlich der Weiterentwicklung von bedarfsorientierten und flexiblen Bedienungsformen.

Die Forschenden der Universität Marburg und des nexus Instituts untersuchten zudem, wie sich Ehrenamtliche in Zukunft aktiv in die Sicherung der Daseinsvorsorge in Ostwürttemberg einbringen können. Die Ergebnisse wurden aus Befragungen und qualitativen Leitfadeninterviews mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern sowie haupt- und ehrenamtlichen Fahrdienst-Kümmerinnen und Kümmerern im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis ausgewertet. Dabei wurde die Motivation für ehrenamtlichen Einsatz, aber auch die Auswirkungen der zunehmenden Individualisierung und Digitalisierung betrachtet.

Die Ergebnisse des KOMOBIL2035-Projekts sollen auch über das Projektende hinaus eine wichtige Grundlage für die Strategieplanung beider Landkreise und der Gemeinden im Hinblick auf die Daseinsvorsorge, die zukünftige Ausgestaltung der Nahverkehrspläne, für eine bessere Etablierung von Vernetzungsmöglichkeiten wie den weiteren Ausbau des „Kümmerer-Netzwerkes“ sein. Sie dienen auch dem Fortführen von interkommunalen Projekten, welche geeignete Mobilitätlösungen für ältere wie auch junge Bevölkerungsgruppen in den Fokus stellen.

Die Projektpartner danken dem Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) für die Förderung des Projekts, den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis für die Übernahme der Projektträgerschaft sowie der Gemeinde Rainau für die Mitwirkung als Pilotgemeinde.

Die Danksagung gilt gleichfalls allen Projektpartnern, den ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehren, sowie allen anderen Mitwirkenden, die ihre Expertise im Rahmen des KOMOBIL-Projektes eingebracht haben.

Es ist zu wünschen, dass die Projektergebnisse, wie sie in diesem Schlussbericht dargestellt sind, vielen ehrenamtlichen und kommunalen Initiativen für bestehende und neue Projekte hilfreich sein werden.

Thomas Eble

Verbandsdirektor

Regionalverband Ostwürttemberg

1 Teil I Kurze Darstellung

1.1 Aufgabenstellung

KOMOBIL2035 zielte darauf ab, die Möglichkeiten des Ehrenamts für eine Verbesserung der Situation hinsichtlich der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten auf unterschiedlichen räumlichen und organisatorischen Ebenen heraus zu arbeiten und insbesondere auf kommunaler Ebene besser zu nutzen. Dazu wurde zunächst über die Herausarbeitung von spezifischen Datengrundlagen zu Anforderungen, Akteuren, Motivationen und Hindernissen eine belastbare Wissensbasis für den Status Quo bis ins das Jahr 2035 geschaffen. Aufbauend darauf entstanden in enger Abstimmung mit der kommunalen Ebene und den dort vertretenen Akteuren übertragbare Umsetzungsstrategien als Basis für konkrete Maßnahmen. Die Erkenntnisse wurden auf andere Gebiete der Daseinsvorsorge übertragen.

KOMOBIL2035 verfolgte die Ziele:

- Quantifizierung des Potenzials an Ehrenamtlern in 2035 sowie den Zeitschnitten 2020 und 2025 durch die Verknüpfung von demographischen und sozioökonomischen Prozessen in unterschiedlichen Raumstrukturen
- Bessere Kenntnis der Motive, Erwartungen, Erfolgs- und Misserfolgsfaktoren für bürgerschaftliches Engagement im Bereich Daseinsvorsorge und Mobilität und Prognose für die Zukunft
- Inventarisierung und Typisierung von Formen bürgerschaftlichen Engagements in diesen Bereichen sowie der Zusammenarbeit zwischen Ehrenamt und „Hauptamt“
- Entwickeln von Szenarien für zukünftige Formen bürgerschaftlichen Engagements
- Einbezug, Unterstützung und Vernetzung der relevanten Akteure auf unterschiedlichen Ebenen
- Übertragbarkeit der Ergebnisse in weitere räumliche und thematische Kontexte
- Ausweitung des kooperativen Modells auf weitere Bereiche der Daseinsvorsorge, in denen Bereitschaft für ehrenamtliches Engagement besteht.

1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Die KOMOBIL-Partner hatten entsprechende Vorerfahrungen zur o.g. Aufgabenstellung. An Rahmenbedingungen sei erwähnt, dass das Ehrenamt einerseits im Nachlauf der Flüchtlingskrise bereits verstärkt mit neuen Themen gefragt und ausgelastet war und andererseits die Fragen zu flexiblen Bedienformen/Gemeinschaftsverkehren und der Verknüpfung von Mobilität und Daseinsvorsorge zunehmend in den Vordergrund rückten. Somit war die politische Ebene sowohl im Kontext „Zukunft Ehrenamt“ als auch im Kontext „Mobilität jenseits der öffentlichen Verkehre“ bereits sensibilisiert. Gleichwohl kam es durch die (insbesondere Kommunal-) Wahlen zu Veränderungen und Verzögerungen in der Bereitschaft zu öffentlichen Veranstaltungen.

In der Modellregion waren durch den verschobenen Projektbeginn bereits ehrenamtlich initiierte Mobilitätsangebote in knapp 40 (von 53) Kommunen aktiv. Durch diese ungewöhnlich große Projekte-Dichte war einerseits eine breite Daten- und Akteursbasis vorhanden, anderer-

seits konnte der Aspekt der Unterstützung von Neugründungen weniger stark verfolgt werden als erhofft, da in der Region mittlerweile eine gewisse „Sättigung“ zu verzeichnen ist.

1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens

Durch den gewählten dialogorientierten Ansatz und aufgrund bestehender Kontakte aus früheren Projekten kam man sehr schnell in den inhaltlichen Austausch mit relevanten Akteuren. Die wissenschaftliche Begleitung sowie die Arbeit vor Ort in der Region konnten somit sehr frühzeitig ineinander verzahnt werden.

Für die Organisation innerhalb des Konsortiums funktionierte der angedachte Wechsel zwischen physischen und virtuellen Treffen sowie die Cloud-Lösung für wesentliche Projektergebnisse. Regelmäßige Erfolgskontrollen und zur Verfügungstellung der (Zwischen-)Ergebnisse erleichterten die Zusammenarbeit dahingehend, dass der vorgesehene Zeitplan eingehalten werden konnte und das Vorhaben ordnungsgemäß beendet wurde.

1.4 Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

KOMOBIL2035 knüpfte an die Ergebnisse des Modellvorhabens der Raumordnung „Regionale Daseinsvorsorge“ an, bei dem die KOMOBIL-Partner Regionalverband Ostwürttemberg als Modellregion und pakora.net als prozessbegleitendes Büro beteiligt waren. Hinzu kamen spezifische Projekterfahrungen aller KOMOBIL-Partner, sei es in Fragen der Bürgerbeteiligung und des Ehrenamts, der Verknüpfung von Mobilität und Daseinsvorsorge, sei es in Fragen der Umsetzung als Teil der kommunalen Familie, sei es in Fragen der Politikberatung auf kommunaler bis Landesebene.

Die KOMOBIL-Partner griffen auf Veröffentlichungen und Ergebnisse aus eigenen und Fremdprojekten zurück. Ein Auszug an verwendeter Fachliteratur findet sich als Anhang zu diesem Schlussbericht.

1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Durch den gewählten akteurs- und umsetzungsorientierten Ansatz sowie die Einbindung in die „Kommunen innovativ“ Verbundprojekte und über die Begleitforschung von difu und Raum&Energie standen die KOMOBIL-Partner in ständigem Austausch mit unterschiedlichsten Akteuren aus der Zivilgesellschaft, der privaten Wirtschaft, der öffentlichen Verwaltungen, politischen Organisationen und Gremien, von Interessensvertretungen, Partnern aus der Gesundheitswirtschaft, der Daseinsvorsorge und öffentlichen Mobilitätsanbietern und ganz zentral mit den vielen Vertretern der über 40 Fahrdienste in der Region Ostwürttemberg.

2 Teil II: Eingehende Darstellung

2.1 Gegenüberstellung des erzielten Ergebnisses mit den vorgegebenen Zielen

Das Verbundvorhaben wurde von insgesamt acht Partnern aus Wissenschaft, Praxis und Kommunen getragen, die im Rahmen ihrer jeweiligen Teilprojekte jeweils einzelne Arbeitspakete federführend geleitet und bearbeitet haben. Über die gemeinsame Dateiablage sowie zahlreiche physische Treffen und weiteren Austausch fand eine kontinuierliche Abstimmung der Arbeitsschritte statt.

Die Darstellung des Ergebnisses im Einzelnen erfolgt ab Kapitel 3.

Die Berichtsstruktur der dort dargestellten Ergebnisse im Einzelnen basiert auf der Struktur der Arbeitspakete. Die jeweiligen Autoren sind zu Beginn genannt. Zu jedem Arbeitspaket wurde durch den jeweils verantwortlichen Partner eine Synopse erstellt, welche in Form von Empfehlungen jeweils am Ende des Kapitels steht.

Die mit dem Verbundvorhaben Komobil2035 angestrebten Ziele konnten insgesamt nahezu vollständig erreicht werden.

Im Rahmen des Arbeitspakets I erfolgte zunächst die Quantifizierung des Potentials an Ehrenamtlichen auf Basis von demographischen und sozioökonomischen Daten. Diese wurden nach unterschiedlich strukturierten Teilräumen, insb. mit Fokus auf den ländlichen Raum aufbereitet und für die Modellregion bis auf Gemeindeebene weiter differenziert.

Auf Basis sowohl der Sekundäranalysen als auch eigener Befragungen und Interviews konnten Motive, Erwartungen, Erfolgs- und Misserfolgsfaktoren für bürgerschaftliches Engagement im Bereich Daseinsvorsorge und Mobilität genauer analysiert und wichtige Faktoren für die zukünftige Einbindung des Ehrenamts in Angebotsformen der Daseinsvorsorge herausgearbeitet werden. Die Inventarisierung bzw. Ableitung von typischen Formen des bürgerschaftlichen Engagements im Bereich Daseinsvorsorge erwies sich allerdings als große Herausforderung, weil aufgrund der überwiegend lokalen Entstehungsweise und von Einzelpersonen bzw. Initiativen geprägten Akteurskonstellationen eine enorme Vielzahl an Organisationsformen und Vorgehensweisen festzustellen war. Eine Typisierung konnte hier nur beispielhaft erfolgen, um das Spektrum der Möglichkeiten abzubilden, eine Zuordnung sämtlicher Projekte zu bestimmten Organisationsformen, auch im Hinblick auf das Zusammenwirken von Ehrenamt und Hauptamt erwies sich jedoch als realitätsfern.

Auf Basis der Sekundäranalysen sowie der empirischen und partizipative Erhebungen konnten mit Einbeziehung weitere Experten Szenarien erarbeitet werden, die die Bandbreite der möglichen Entwicklungen verdeutlichen und in konkrete Empfehlungen für die zukünftige Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements mündeten.

Bereits von Beginn der Projektlaufzeit an erfolgte die kontinuierliche Einbindung von Akteuren sowohl „an der Basis“ in den Gemeinden, als auch auf Ebene von Politik und Verwaltung sowie

bei den Verkehrsunternehmen. Dazu dienten verschiedene Formate wie kommunale und Kommunen-übergreifende Veranstaltungen und Workshops, regionsweite Fahrdiensttreffen, landesweite Veranstaltungen sowie eine regelmäßige Pressearbeit welche Print- und Onlineformate gleichermaßen bedienten. Ein wichtiger Baustein, der zugleich der Verstetigung der Gesamtergebnisse dient, ist dabei das Informationsportal auf der Webseite der NVBW, über welches Informationen, Handlungsanweisungen und Unterstützungsangebote strukturiert und für alle Interessierten leicht auffindbar bereitgestellt werden. Im Projekt konnte belegt werden, dass sehr viele Fragen, die die Schaffung bürgerschaftlich getragener Mobilitätsangebotebetreffen, sich auf rechtliche, versicherungstechnische und organisatorische Themen beziehen. Antworten bzw. Lösungsvorschläge hierzu wurden auch mithilfe externer Gutachten aufbereitet und sind über das Infoportal nun bundesweit verfügbar. Des Weiteren wurde über „Bausteine“ für unterschiedliche Akteursebenen Handlungsschritte- und Notwendigkeiten aufbereitet, welche auch für weitere Bereiche der Daseinsvorsorge (bspw. Nahversorgung, Alltagshilfen) anwendbar und mit entsprechenden Akteuren und Initiativen abgestimmt sind.

Insgesamt konnte mit Komobil2035 ein breites Spektrum an verwertbaren Ergebnissen sowohl auf wissenschaftlicher Seite als auch für Akteure in der Praxis erarbeitet werden, welches sowohl in der Modellregion wie auch bundesweit auch nach Projektabschluss nutzbar bleibt und sich in konkreten Projekten vor Ort niederschlägt.

2.2 Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Die wesentlichen Positionen des zahlenmäßigen Nachweises werden in den jeweiligen Schlussberichten bzw. Erfolgskontrollberichten der Projektpartner aufgeführt.

2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit im Gesamtprojekt

Die in den einzelnen Arbeitspaketen wie auch teilprojekt- übergreifend geleistete Arbeit entspricht der im Verbundantrag formulierten Vorgehensweise und hat die angestrebten Ziele erreicht. In Einzelfällen mussten Teilschritte innerhalb Arbeitspaketen zeitlich verschoben werden, weil aufgrund der intensiven Einbeziehung lokaler und regionaler Akteure deren oft enge Terminpläne zu berücksichtigen waren. Dies konnte jedoch zwischen den Verbundpartnern abgefangen werden und hatte keine negativen Auswirkungen auf den Gesamtablauf. Die einzelnen Arbeitsschritte bauten größtenteils aufeinander auf und ergänzten einander im Hinblick auf ein umfassendes Ergebnis mit konkreten Empfehlungen zur zukünftigen Herangehensweise für die Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen Ehrenamt und Hauptamt auf allen Ebenen. Es ergab sich keinerlei Anlass, geplante Maßnahmen wegfallen zu lassen oder zusätzliche Arbeitsschritte zu ergänzen. Einzige Ausnahme ist die zusätzlich durchgeführte schriftliche Fahrdienstbefragung, welch aber für den Fördermittelgeber kostenneutral erfolgte und einen hohen Erkenntnisgewinn im Hinblick auf die extrem vielfältige Herangehensweise und Struktur der lokalen Anbieter ermöglichte.

Von Seiten der Verbundpartner gab es zudem die Bereitschaft und das Angebot, über die tatsächlich durchgeführten Termine hinaus weitere Veranstaltungen und Workshops in Kommunen der Modellregion durchzuführen. Dies stieß jedoch nicht auf eine entsprechende Nachfra-

ge. Ursache dafür dürfte sein, dass mit den bereits sehr zahlreichen und gut etablierten bürgerschaftlichen Initiativen vor Ort in der Modellregion ein gewisser Sättigungsgrad erreicht ist, was in Kombination mit der ohnehin hohen zeitlichen Belastung von Ehrenamtlichen wie auch Gemeindevertretern zu einer gewissen Zurückhaltung führte. Es wird erwartet, dass entsprechende Info- und Coachingveranstaltungen, wie sie in KOMOBIL2035 mit den „Info-Modulen“ erarbeitet wurden, in anderen Regionen noch stärker angenommen würden.

Mit den im Verbundantrag konzipierten und während der Projektlaufzeit umgesetzten Arbeitsschritten konnten somit die anvisierten Ziele mit den unter Punkt genannten geringfügigen Abweichungen erreicht werden. Es wurde auch deutlich, dass die Abfolge und die zeitliche und inhaltliche Gewichtung der Arbeitspakete sinnvoll angelegt waren und jedes AP zum einem schlüssigen Ergebnis beigetragen hat.

2.4 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere Verwertbarkeit

Die im Antrag und Arbeitsplan benannten Nutzungsmöglichkeiten der Forschungsergebnisse für die dort benannten Akteure und Nutzergruppen aus Bürgerschaft, Ehrenamt, Kommunen, Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen etc. konnten erreicht werden. Umsetzungs- und Transferstrategien für die genannten Zielgruppen wurden erarbeitet und lassen eine hohe Übertragbarkeit der Forschungsergebnisse erwarten.

Die im Antrag und Arbeitsplan benannten angestrebten wissenschaftlichen Forschungserkenntnisse werden für die dort genannten Akteure und Nutzergruppen zugänglich gemacht werden. Die zielgruppenorientierte Vermittlung der Ergebnisse an Multiplikatoren aus Wissenschaft und Praxis fand bereits während der Projektlaufzeit statt und wird auch danach noch fortgeführt.. Dabei werden sowohl regional als auch bundesweit relevante Akteure und Netzwerke eingebunden.

Durch die kontinuierliche und intensive Einbindung von Akteuren aus Praxis und Wissenschaft während der gesamten Projektbearbeitungszeit und die Aufbereitung der Forschungsergebnisse für unterschiedliche Medien und Zielgruppen ist deren Nutzung für sich anschließende wissenschaftliche, wirtschaftliche, aber auch spezifische private und öffentliche Vorhaben gesichert. Schon während der Projektlaufzeit werden Zwischenergebnisse in bestehende und neu startende Projekte aus dem Spektrum des Forschungsvorhabens eingespielt. Aus den Empfehlungen für Politik und Verwaltung ergeben sich zudem zahlreiche mögliche Maßnahmen zur Umsetzung für Land und Kommunen.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich ergänzend auf die Perspektive des Regionalverbands Ostwürttemberg als Projektkoordinator.

Die Ergebnisse des Projektes KOMOBIL2035 bilden die Grundlage der Operationalisierung der Ziele aus der Regionalstrategie. Im Rahmen von deren Erarbeitung waren fünf Handlungsfelder in den Bereichen Mobilität, Grundversorgung, Ehrenamt, Bildung, Gesundheitsversorgung definiert worden, für die ein regionaler Konsens zur Sicherung der Daseinsvorsorge in den ländlichen Räumen angestrebt wird.

Mit Einrichtung der Kümmererstellen, insbesondere des regionalen Kompetenzzentrums Mobilität, welches in der Geschäftsstelle des Regionalverbands angesiedelt wurde, konnten schon während der Projektlaufzeit zahlreiche Informationsangebote zusammengetragen und aufbereitet sowie Akteure aus der Region beraten und unterstützt werden. Angebote der Daseinsvorsorge in Ostwürttemberg wurden weiterentwickelt, verbessert und gesichert, insbesondere im Hinblick auf deren Erreichbarkeit. Durch die Einrichtung der Kümmererstellen auf regionaler Ebene wird eine Verstetigung dieser Aktivitäten erreicht, durch die begleitende Forschung die quantitativen und qualitativen Rahmenbedingungen definiert. Darauf aufbauend konnten sowohl Chance durch Ansprache weitere Zielgruppen, Synergieeffekte etc., wie auch Grenzen ehrenamtlich organisierter Mobilitätsdienstleistungen abgesteckt werden. Dies ermöglicht, gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben ein abgestimmtes Mobilitätsangebot zu organisieren, welches öffentliche wie auch ehrenamtlich erbrachte Angebote bestmöglich kombiniert. Die angestrebte Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen insbesondere in den ländlichen Bereichen der Region Ostwürttemberg kann somit erreicht und auch mit Unterstützung des Kompetenzzentrums in Zukunft weitergeführt werden, so dass bestehende Strukturen gesichert und weiterentwickelt und die möglichen negativen Auswirkungen des demographischen Wandels reduziert werden können.

Die Ergebnisse ermöglichen es, einerseits „vor Ort“ noch gezielter auf die Anforderungen und Wünsche der beteiligten Ehrenamtlichen einzugehen und andererseits auf Landesebene in fundierter Weise Anregungen im Hinblick auf flächendeckende Unterstützung derartiger Angebote und zu den rechtlichen Rahmenbedingungen zu geben.

Dies betrifft zum einen die Etablierung neuer Angebote. Während der Projektlaufzeit war aufgrund des bereits sehr dichten Netzes an engagementbasierten Mobilitätsangeboten hier zunächst eine gewisse Sättigung festzustellen. Da jedoch in den nächsten Jahren durch personelle Wechsel auf viele Anbieter neue Anforderungen zukommen und insgesamt der Bedarf weiter ansteigen wird, dürfte sich die in Komobil2035 aufgebaute Kompetenz als große Hilfe für die Unterstützung neuer Mobilitätsanbieter, sowohl im Ehren- wie im Hauptamt erweisen. Diese können von den verallgemeinerbaren Erkenntnissen und Informationsbauseinen profitieren.

Zum anderen können mit Unterstützung der Personalstellen auf regionaler- und Landesebene die bereits vorhandenen Angebote dabei begleitet werden, sich noch besser und passgenauer auf die jeweiligen Anforderungen vor Ort auszurichten und mit sich ändernden Anforderungen umzugehen.

Damit kann die Aufrechterhaltung notwendiger Angebote der Daseinsvorsorge sowie deren Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen in der Region nun auf einer wesentlich verlässlicheren Grundlage unterstützt werden.

Die regionale Kümmerer-Stelle, welche im Handlungsfelds Mobilität etabliert wurde, sorgt für eine Verstetigung bei der Unterstützung engagementbasierter Angebote und kann dabei auf die fachlichen Grundlagen und das personelle Netzwerk zurückgreifen, welche im Rahmen von Komobil2035 geschaffen wurden.

Die Forschungsergebnisse haben zudem Erkenntnisse zur Übertragbarkeit des „Kümmerer-Ansatzes auf weiter Bereiche der Daseinsvorsorge erbracht, welche zeigen, dass Themenbereiche

wie medizinische Versorgung oder Einzelhandel/Nahversorgung aufgrund der andersartigen Organisations- und Finanzierungsstrukturen sowie zahlreicher Partikularinteressen weniger geeignet scheinen, durch ein flächendeckendes Kümmerer-Netzwerk unterstützt zu werden. Dieses zunächst eher weniger positive Teilergebnis ermöglicht jedoch auf der anderen Seite, die vorhandenen begrenzten Ressourcen passgenau dort einzusetzen, wo ein möglichst großer Effekt zu erwarten ist. Davon unberührt bleiben selbstverständlich die Synergien zu anderen Bereichen der Daseinsvorsorge und deren Nutzer, wenn durch verbesserte lokale und regionale Mobilitätsangebote deren Erreichbarkeit gesichert bzw. gesteigert werden kann.

Insgesamt wurden damit die angestrebten Ergebnisse im Hinblick auf die Verwertbarkeit sowie- trotz der Einschränkungen, die hier für einen Regionalverband als Planungsorganisation der öffentlichen Hand gelten – auch in wirtschaftlicher Hinsicht erreicht. Der Bekanntheitsgrad der vorhandenen Angebote hat sich erhöht.

Ostwürttemberg konnte damit seine Rolle als Vorreiterregion im Bereich ehrenamtlich initiierter Mobilitätsangebote ausbauen. Die Region Ostwürttemberg kann damit als Modellregion engagementbasierter Lösungen im Bereich der Sicherung der Daseinsvorsorge als Beispiel für andere Regionen in Deutschland dienen.

2.5 Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Wie unter AP 2 „Sekundäranalyse/ Aufarbeitung des Wissensstandes“ benannt, belegen die bisherigen Recherche-Ergebnisse eine kontinuierliche Zunahme der Zahl der forschungsrelevanten Praxisprojekte in den Bundesländern und damit eine sich vergrößernde Basis an Daten, die für das Forschungsvorhaben relevant sind und genutzt werden können.

Es gibt aktuelle Arbeiten/Studien/Projekte zu den Themen Mobilität/Erreichbarkeit im ländlichen Raum und ehrenamtliches Engagement, die dem Regionalverband Ostwürttemberg vorliegen bzw. zu denen Kontakt besteht/ausgebaut werden soll. Exemplarisch genannt sei:

- Universität Stuttgart, Institut für Straßen und Verkehrswesen, Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik /Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Dortmund: Erreichbarkeitssicherung im ländlichen Raum. Entwicklung und Erprobung eines Werkzeugs zur Bewertung der Wirkungen von Standortentwicklungen der sozialen Infrastruktur und Angebotsveränderungen des IV/ÖV. Modellgebiet: Landkreis Calw

- Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/

- Fraunhofer-Institut, Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Versorgung im Ländlichen Raum https://www.scs.fraunhofer.de/de/forschungsfelder/versorgung-laendlicher-raum.html, Projekte:

  - Mobilität durch Digitalisierung im ländlichen Raum
  - oigitales Dorf Bayern: Mobiler Dorfladen

- Digitales Dorf: Wohnen und Bildung für Ältere
- Das Dorf in der Stadt – Nachbarschaftshilfe 2.0
- Digitales Dorf: Medizin und Pflege

- Ilm-Kreis, Energie- und Umweltpark Thüringen e.V., Institut Stadt|Mobilität|Energie (ISME): Das vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zu 80 % geförderte Projektvorhaben „Bürgerschaftlich organisierte Mobilitätsangebote zur Ergänzung des Öffentlichen Nahverkehrs im südlichen Ilm-Kreis mit Anbindung des Mobilitätszentrums Ilmenau“.

Bei den besuchten Veranstaltungen im Rahmen des Programms „Kommunen innovativ“ wurde zu verschiedenen Nachbarprojekten Kontakt hergestellt, die ähnliche Themen in Zusammenhang mit Daseinsvorsorge und Mobilität bearbeiten. Dies sind:

- iMONA: Intelligente Mobilität und Nahversorgung Erhöhung der Mobilität und Nahversorgung der Menschen in der Kreisstadt Freyung durch einen flexiblen Personen- und Güterverkehr.

- KoDa eG: Kommunale Daseinsvorsorge durch Bürgergenossenschaften Gründung von Bürgergenossenschaften für soziale, kulturelle und wirtschaftliche Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in Kommunen.

Zudem wurden weitere Kontakte mit Projekten außerhalb des Programms hergestellt, die sich ebenfalls mit alternativen Mobilitätskonzepten beschäftigten. Dies sind:

- promuove (Hochschule Rhein-Waal): Untersuchung von Anreiz- und Informationsstrukturen im Bereich multimodaler Verkehrskonzepte (im Rahmen des Projekts wurde eine Befragung von Bürgerbusfahrern durchgeführt).

- MoDavo (InnoZ): Bessere Verknüpfung von Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität zur Steigerung der Lebensqualität in der Region und der wirtschaftlichen Entwicklung.

Für praktische Fragen zum Bürgerbus gibt es auf Landesebene bei der NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) seit Anfang 2014 eine landesweite Anlaufstelle für alle Akteure, die das Prinzip „Bürger fahren für Bürger“ in Baden-Württemberg realisieren möchten. In Ostwürttemberg ist die Mehrheit der ehrenamtsbasierten Mobilitätsprojekte im Bereich der sozialen (PKW) Bürgerfahrdienste (S. AP_3_ANHANG_Fahrdienstbefragung_Datenauswertung_NVBW). Auf diesem Gebiet der ehrenamtlich getragenen Gemeinschaftsverkehre liegen hierzu weitere Erhebungen oder Auswertungen von Seiten anderer Forschungs- oder Praxisakteure nach Stand der Erkenntnis jedoch nicht vor.

2.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses

Artikel:

- Titel „"Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot", vsl. „Der Nahverkehr“, abgerufen am 24.09.2020, Autoren: Dr. Martin Schiefelbusch, Magdalena Kreinberger, https://www.buergerbus-

bw.de/fileadmin/nvbw/Dokumente/Sonderdruck_Buergerfahrdienste_als_soziales_Mobilitaetsangebot_nvbw.pdf, Juni 2020, 38. Jahrgang

- Titel: „Ein Blick über den Tellerrand - Ehrenamtliches Engagement für Mobilität in Ostwürttemberg“, Autoren: Florian Henning, Dr. Tim Roesler, Prof. Dr. Markus Hassler (Philipps-Universität Marburg), HAL-Mitteilungen, Ausgabe 59, März 2020, ISSN 1610-6415
  Titel: „Auf die Kümmerer kommt´s an“
  Gmünder Tagespost, Aalen, 19.03.2019, Autor: Alexander Gässler
  abgerufen am 22.09.2020, von https://www.gmuender-tagespost.de/p/1764651/

- Titel: „Auch im Alter unterwegs sein - Mobilität: Regionales Projekt verbessert die Bedingungen für Bürgermobile und Fahrdienste“
  Rems-Zeitung, Schwäbisch Gmünd, Nummer 32, Seite 26, 08.02.2020, o. V.
  Titel: „Wie Menschen auf dem Land mobil bleiben können“
  Heidenheimer Zeitung, 22. Januar 2020, Heidenheim, Autorin: Silja Kummer
  Online-Veröffentlichung, abgerufen am 22.09.2020, von
  https://www.hz.de/meinort/heidenheim/verkehr-wie-menschen-auf-dem-land-mobil-bleiben-koennen-42797030.html

- Titel: „Mobilität - Auf der Suche nach besseren Angeboten auf dem Land“
  Heidenheimer Zeitung, Hermaringen, 03. Juli 2019, Autorin: Brigitte Malisi
  Online-Veröffentlichung, abgerufen am 22.09.2020, von
  https://www.hz.de/meinort/hermaringen/mobilitaet-auf-der-suche-nach-besseren-angeboten-auf-dem-land-31726076.html

- Titel: KOMOBIL2035 - Mehr Mobilität durch bürgerschaftliches Engagement in Ostwürttemberg, Landkreisnachrichten Heft 2/2018 vom 20.07.2018, S. 195-196, Autorin: Magdalena Kreinberger

- Titel: „Auf Dauer mobil sein auf dem Lande“
  Schwäbischer Verlag 2020, Veröffentlicht: 25. Mai 2017, o. V.
  abgerufen am 22.09.2020, von
  https://www.schwaebische.de/landkreis/ostalbkreis/rainau_artikel,-auf-dauer-mobil-sein-auf-dem-lande-_arid,10673568.html

Weitere Publikationen:

- Textbeitrag „Angebotsformen im Gemeinschaftsverkehr - Gemeinschaftsverkehre als Teil der mobilitätsversorgung?“ im virtuellen Ergebnishandbuch KomIn, Autorin: Magdalena Kreinberger, (bei difu eingereicht) https://kommunen-innovativ.de/sites/default/files/17a_kreienberger_gemeinschaftsverkehre.pdf
  August 2020
  Abschlussbroschüre „KOMOBIL2035 - Gemeinsam unterwegs in die Zukunft“, V.i.S.d.P: Regionalverband Ostwürttemberg, Redaktion: Nexus Institut, 20 Seiten, Print Veröffentlichung am 17. Januar 2020

Online-Veröffentlichung, abgerufen am 22.09.2020, von https://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/komobil_abschlussbroschuere.pdf

- Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“, Erläuterungsbericht, April 2020, Autor: M.Sc. B. Haack/SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Koordination/Redaktion: Regionalverband Ostwürttemberg, 93 Seiten
  Online-Veröffentlichung, abgerufen am 22.09.2020, von https://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/Studie_OEPNV-ergaenzende_Mobilitaetsloesungen_in_Ostwuerttemberg_April_2020.pdf
  Print/Online-Broschüre zur Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg“, April 2020, 16 Seiten, Autor: M.Sc. B. Haack/SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Koordination/Redaktion: Regionalverband Ostwürttemberg, Online-Veröffentlichung, abgerufen am 22.09.2020, von https://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/KOMOBIL2035_Broschuere_Studie_OEPNV_2020.pdf

Beiträge zu Veranstaltungen:

- Dr. Martin Schiefelbusch, Vortrag beim Verkehrskongress BW des Verkehrsministeriums, „Das Kompetenznetzwerk Neue ÖPNV-Angebotsformen“, 14.-15.09.2020

- Dr. Martin Schiefelbusch, Vortrag „Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre“, Hochschule Ostfalia, 10.06.2020

- Dr. Martin Schiefelbusch/Andrzej Sielicki: Gemeinschaftsverkehre: Mobilitätsgestaltung im ländlichen Raum – Vortrag beim DKG-Deutscher Kongress für Geographie, Kiel 27.09.2019

Dr. Martin Schiefelbusch: Ridesharing - a social practice in transport planning and policy – Vortrag auf IUAES-Congress 2019 “World Solidarities”, Poznan 30.08.2019

3 Ergebnisse im Einzelnen

4 Prozessmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlicher Koordinator: Regionalverband Ostwürttemberg

Der Regionalverband Ostwürttemberg übernahm als Koordinator die Aufgabe der administrativen und finanziellen Abwicklung des Gesamtvorhabens. Bei der Umsetzung der entsprechenden Aufgaben wurde er unterstützt durch das Büro pakora.net. Die Koordination der teilweise direkt aufeinander aufbauenden, teils durch das Beleuchten unterschiedlicher Aspekte sich ergänzenden Arbeitspakete lag bei pakora.net, ebenso die zeitliche Abstimmung der Forschungsbeiträge der Verbundpartner sowie die Berichterstattung gegenüber dem Fördermittelgeber.

Da die Verbundpartner räumlich über ganz Deutschland verteilt arbeiteten, hatten sie sich drauf verständigt, über vierteljährlich zu erstellende kurze Quartalsberichte die Partner in ihren jeweiligen Arbeitsstand einzubeziehen. Zudem fanden zahlreiche Partnertreffen an unterschiedlichen Orten statt, um auch die projektinterne Diskussion und den persönlichen Austausch zu fördern. Dieses Vorgehen hat sich bewährt, um ein “rundes“, abgestimmtes Projektergebnis vorlegen zu können.

Verbundbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

Parallel zur internen Kommunikation wurde von Projektbeginn an die verbundbegleitende Öffentlichkeitsarbeit aufgebaut, bei der der Regionalverband Ostwürttemberg die Federführung hatte. Aktuelle Ergebnisse und Zwischenstände sowie die seitens des Fördergebers vorgegebenen medialen Beiträge (Video, Informationsbroschüre) werden entworfen und auf eine für das Projekt eingerichtete Internetseite eingestellt. Diese entwickelt das Portal www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de weiter als regionale Informationsquelle.

Das Skript zum Projekt-Video wurde mit den Partnern abgestimmt und gemeinsam mit Akteuren aus der Region und den lokalen Fahrdienstanbietern umgesetzt. Das Video wurde in einer weiteren Version auch den Fahrdiensten als Werbemittel zur Verfügung gestellt und fand dort großen Anklang.

Etwa ab Mitte der Projektlaufzeit erfolgte dann der konkrete Aufbau des langfristig angelegten Informationsportals innerhalb des bestehenden Internetangebots der NVBW. Basierend auf den (Zwischen-) Ergebnissen der Arbeitspakete der Partner entstanden erste inhaltliche Beiträge für dieses Portal, welches nach mehreren Überarbeitungen schließlich mit eigener Internetadresse am 17.01.2020 anlässlich der offiziellen Komobil-Abschlussveranstaltung öffentlichkeitswirksam freigeschaltet wurde.

Für die zielgruppenorientierte Broschüre (federführend: nexus), welche zur Abschlussveranstaltung am 17.01.2020 vorlag, wurden gemeinsam mit allen Partnern Inhalte und Layout abgestimmt. Die Verbundpartner hatten sich darauf verständigt, diese Broschüre inhaltlich auf die Anbieter ehrenamtlich organisierter Mobilitätsangebote auszurichten.

Zahlreiche Pressemitteilungen anlässlich von Veranstaltungen, Fahrdiensttreffen etc. wurden von der regionalen und überregionalen Presse aufgenommen und stießen in der Regel auf sehr positives Echo.

5 Sekundäranalyse/ Aufarbeitung des Wissensstandes

Verantwortlicher Koordinator: nexus

5.1 Analyse quantitativer Daten zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge

Uni Marburg Prof. Dr. Markus Hassler, Dr. Tim Roesler, Florian Hennig

5.1.1 Einleitung

Die vorliegende Analyse soll die Entwicklung der personellen Ressourcen für die Freiwilligenarbeit darstellen. In Zukunft wird sich aufgrund des fortschreitenden demographischen Wandels die Bevölkerungsstruktur verändert. Obgleich sich der demographische Wandel auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen und unterschiedlichen Raumeinheiten unterschiedlich auswirken wird, ist doch allgemein mit einer Alterung der Bevölkerung zu rechnen. Diese Entwicklung hat in zweifacher Weise Auswirkung auf das Potential Mobilitätsdienstleistungen durch Freiwillige zu erbringen. So steigt der Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen, da ältere Menschen häufiger auf Mobilitätsdienstleistungen angewiesen sind. Zusätzlich nimmt der Anteil der Menschen, die die Mobilitätsdienstleistungen als freiwillige Leistung erbringen können, nicht nur im Verhältnis zum Bedarf, sondern auch absolut ab.

Hierbei soll untersucht werden wie sich die Bevölkerungszahlen zunächst in ganz Deutschland in der Vergangenheit entwickelt haben. Im Anschluss soll aufgrund der Bevölkerungsprognosen eine Aussage über die zukünftige Bevölkerungsentwicklung getätigt werden. In gleicher Weise soll diese Analyse auf kleineren Maßstabsebenen durchgeführt werden. Hierbei werden die Ebenen Baden-Württemberg, Ostwürttemberg sowie die Landkreise Ostalbkreis und Heidenheim betrachtet. Nachdem die Auswertung der Bevölkerungsentwicklung abgeschlossen ist, soll im Anschluss die Größe der Personengruppe prognostiziert werden, die in Zukunft freiwillig tätig werden. Hierzu werden Daten des Freiwilligensurveys genutzt, in dem statische Aussagen zu dem Anteil der freiwillig tätigen Personen getroffen werden.

Die Datengrundlage liegt zum einen in den von den statistischen Ämtern zur Verfügung gestellten Daten, die auf den unterschiedlichen räumlichen Ebenen vorliegen. Zum anderen basiert die Analyse zum Freiwilligenengagement auf dem 2014 veröffentlichen Freiwilligensurvey. In diesem wird der Anteil der freiwillig engagierten erhoben. Zusätzlich werden neben statistischen Merkmalen der freiwillig engagierten auch der Bereich des Engagements sowie Daten zu Personen, die sich in Zukunft vorstellen können freiwillig tätig zu werden, erhoben.

5.1.2 Methodik

Herkunft und Struktur der verwendeten Daten

Die für diesen Bericht ausgewerteten Daten zur Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur der räumlichen Einheiten der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg sowie der Region Ostwürttemberg entstammen den offen zugänglichen Datenbanken des Statistischen Bundesamts und des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg.

Die Tabellen zur Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur im Anhang sind jeweils für die räumlichen Einheiten der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg, der Region Ostwürttemberg, den Landkreis Heidenheim und den Ostalbkreis sowie für alle Kommunen der beiden Kreise der Region Ostwürttemberg berechnet worden und stellen die Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2015 sowie die Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035 jeweils zunächst in 20 Altersgruppen und anschließend in fünf kumulierten Altersgruppen dar. Diese Reduzierung der Altersgruppen wurde durchgeführt, da sich mit der deutlich geringeren Anzahl von Altersgruppen die Zusammensetzung der Altersstruktur der jeweiligen räumlichen Einheiten wesentlich besser darstellen lässt und Unterschiede zwischen den verschiedenen betrachteten Maßstabsebenen besser zur Geltung kommen.

Hierbei wurden folgende Altersgruppen gebildet:

- Gruppe *unter 20 Jahre*: Diese Gruppe enthält alle Kinder und Kleinkinder, Schülerinnen und Schüler sowie die jüngeren Teilgruppen der Studierenden und Auszubildenden.
- Gruppe *20 – 40 Jahre*: Diese Gruppe enthält die älteren Teilgruppen der Studierenden und Auszubildenden sowie Personen, die erst vor kurzem ins Arbeitsleben eingestiegen sind als auch Personen, die bereits seit einigen Jahren im Arbeitsleben stehen. Sie stellt die jüngere Teilgruppe der Berufstätigen dar.
- Gruppe *40 – 65 Jahre*: Diese Gruppe stellt die ältere Teilgruppe der Berufstätigen dar. Die Personen dieser Gruppe befinden sich in der zweiten Hälfte des Arbeitslebens oder haben als *junge Alte* (Bertelsmann-Stiftung) zum Teil bereits das Renteneintrittsalter erreicht. Während das gesetzliche Renteneintrittsalter in der Bundesrepublik Deutschland derzeit bei 65 Jahren liegt, lag das reale durchschnittliche Renteneintrittsalter im Jahr 2016 bei 61,8 Jahren (Deutsche Rentenversicherung 2017: 68).
- Gruppe *65 – 80 Jahre*: Diese Gruppe umfasst den Personenkreis der *mittleren Alten*, die bereits das Renteneintrittsalter erreicht haben, aber deren gesundheitlicher Zustand ein potentielles freiwilliges Engagement noch erlaubt.
- Gruppe *über 80 Jahre*: Diese Gruppe umfasst den Personenkreis der *Hochaltrigen*, deren gesundheitlicher Zustand ein freiwilliges Engagement nicht mehr erlaubt und Personen, die tendenziell selbst auf Mobilitätsangebote angewiesen sind.

Die Daten des Kapitels zur Darstellung von Umfang und Qualität des freiwilligen Engagement in der Bundesrepublik entstammen dem Abschlussbericht des Freiwilligensurvey 2014 (Simonson et al. 2017). Der Freiwilligensurvey stellt die zentrale Grundlage der Sozialberichterstattung

zum freiwilligen Engagement in Deutschland dar und wird seit 1999 alle fünf Jahre vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) durchgeführt. Für die Befragung 2014 wurden insgesamt 28.690 Personen befragt, davon wurden 705 Interviews in fünf Fremdsprachen geführt um den Einbezug von Menschen mit Migrationshintergrund zu verbessern (Simonson et al. 2017: 51).

Trends, Ergänzungen & Probleme der Datengrundlage

Sämtliche Zahlen der Bevölkerungsvorausberechnungen für alle Maßstabsebenen wurden auf Basis der Daten des Zensus 2011 berechnet. Da die Zahlen der stark gestiegenen Migrationsbewegungen von Asylsuchenden nach Deutschland ab dem Jahr 2015 mit ca. 475.000 Asylanträgen im Jahr 2015, 745.000 Anträgen im Jahr 2016 und 220.000 Anträgen im Jahr 2017 (BAMF 2018: 9) zum Zensus 2011 noch nicht zu verzeichnen waren und zum Zeitpunkt der Bevölkerungsvorausberechnung noch nicht anzunehmen waren, sind diese Personen nicht in der Datengrundlage dieses Berichts erfasst.

Generell können die prognostizierten Zahlen der Bevölkerungsvorausberechnungen nur ein mögliches Szenario auf Basis realer Zahlen der Vergangenheit darstellen. Besonders auffallend ist dies im Fall der Bevölkerungsvorausberechnung für die Bundesrepublik Deutschland, deren Zahlen ab dem Jahr 2020 stets auf ganze Millionen gerundet wurden, während in der Realität keine derart geraden Bevölkerungszahlen zu erwarten sind. Die Zahlen der Bevölkerungsvorausberechnungen stellen daher nur eine Orientierungshilfe für die kommunale Planung dar, können aber keinen Anspruch auf Richtigkeit erheben.

5.1.3 Analyse und Prognose von Bevölkerungszahlen auf verschiedenen Maßstabsebenen

Grundsätzlich beschreibt die Bevölkerungsentwicklung die quantitative Entwicklung der Anzahl der Personen, die auf der Fläche einer bestimmten räumlichen Einheit leben. Diese Entwicklung wird durch die Ausprägung spezifischer Faktoren, wie der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, die die Differenz zwischen Geburten- und Sterberate beschreibt, sowie dem Migrationssaldo, der die Differenz zwischen Zuwanderung und Abwanderung in eine bestimmte räumliche Einheit hinein bzw. aus dieser hinaus (sowohl über Grenzen der Bundesländer als auch über nationalstaatliche Grenzen hinweg), beschreibt, bestimmt.

In der Bundesrepublik Deutschland besteht seit Anfang der 1970er Jahre der Trend des demographischen Wandels. Beginnend mit dem demographischen Übergang, in dem etwa gleichzeitig Geburtenrate und Sterberate gesunken sind und seitdem regelmäßig weniger Menschen geboren werden, als sterben, kommt es in Verbindung mit der Steigerung der Lebenserwartung der Menschen zu einer Alterung der Gesellschaft.

Das folgende Kapitel beschreibt jeweils für die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg und die Region Ostwürttemberg sowie deren Landkreise die beobachtete Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2015, gibt einen Ausblick auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2035 und interpretiert abschließend die Potentiale für das freiwillige Engagement auf den verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen.

5.1.3.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland

Die Fläche der Bundesrepublik Deutschland beträgt 357.385 km², auf der im Jahr 2015 etwa 82 Mio. Menschen lebten, was einer Bevölkerungsdichte von 230 Menschen pro km² entspricht (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2018).

5.1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland von 1990 bis 2015

Die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland stieg von etwa 79 Mio. Menschen im Jahr 1990 auf den Höchstwert von 82,5 Mio. im Jahr 2005 an und ging anschließend wieder auf knapp über 81 Mio. im Jahr 2015 zurück.

Hinsichtlich der relativen Zusammensetzung der Altersgruppen ist seit dem Jahr 2000 ein anteiliger Rückgang der 20 bis 40-jährigen sowie ab dem Jahr 2005 ein anteiliger Rückgang der Gruppe der unter 20-jährigen feststellbar, während die Anteile der Altersgruppen der jungen Alten, der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen seit dem Jahr 1995 kontinuierlich gestiegen sind.

In absoluten Zahlen ausgedrückt zeigt sich zwischen 1990 und 2015 in der Gruppe der unter 20-jährigen sowie in der Gruppe der 20 bis 40-Jährigen ein Rückgang von etwa 2,75 Mio. bzw. 5,4 Mio. Menschen, während die Gruppen der jungen Alten, der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 4,8 Mio., 3,6 Mio. bzw. 1,5 Mio. wuchsen.

5.1.3.1.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis 2035

Die oben beschriebenen Entwicklungen setzen sich in der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung der Bundesrepublik Deutschland fort, so dass im Jahr 2035 von einer Bevölkerung von 80,6 Mio. Menschen ausgegangen wird.

Hinsichtlich der relativen Zusammensetzung der Altersgruppen wird der Anteil der Gruppe der unter 20-jährigen bis zum Jahr 2035 relativ konstant bleiben, während ab dem Jahr 2020 die Gruppe der jungen Alten sowie zunehmend ab dem Jahr 2025 auch die Gruppe der 20 bis 40-jährigen schrumpfen werden und die Gruppen der mittleren Alten und der Hochaltrigen ab dem Jahr 2025 stark ansteigen werden.

In absoluten Zahlen ausgedrückt werden die Gruppen der unter 20-jährigen, der 20 bis 40-jährigen sowie der jungen Alten bis 2035 um etwa 0,85 Mio., 2,5 Mio. und 4,0 Mio. Menschen schrumpfen, während die Gruppen der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 4,2 Mio. bzw. 2,7 Mio. wachsen werden.

5.1.3.1.3 Zukünftige Potentiale des freiwilligen Engagements in Deutschland

Die in Kapitel 3.1.2 beschriebenen prognostizierten Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland zeigen, dass die drei jüngeren Altersgruppen im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 um 6% bzw. 13% & 13% schrumpfen, während die beiden älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum um 33% bzw. 58% sehr stark wachsen (siehe Abbildung 2).

Für die zukünftigen Potentiale des freiwilligen Engagements in Deutschland bedeutet das, dass sowohl die Altersgruppen der Hochaltrigen, die auf mögliche Fahrdienste angewiesen sind, als auch die mittleren Alten, die aufgrund ihres Übergangs vom Berufsleben in den Ruhestand potentiell die Möglichkeit hätten, diese Fahrdienste zu leisten, bis 2035 stark wachsen. Allerdings ist dieses Wachstum in der Gruppe der Hochaltrigen nochmals praktisch doppelt so stark wie in der Gruppe der mittleren Alten, weshalb trotz der Einrichtung von Fahrdiensten mit ernsthaften Kapazitätsengpässen dieser Fahrdienste zu rechnen ist.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote aufgrund der Tatsache, dass die relativen Anteile aller drei jüngeren Altersgruppen rückläufig sind, keine langfristige Zukunftsorientierung aufweisen, da bereits mittelfristig absehbar ist, dass eine deutlich größere Menge an (sehr) alten Menschen einer tendenziell kleineren Menge an jüngeren Menschen gegenüberstehen wird und somit der Personenkreis, der ehrenamtlich getragene Leistungen in Anspruch nehmen müsste, erheblich größer ist als der Personenkreis, der diese Leistungen erbringen könnte.

5.1.3.2 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg

Die Fläche des Landes Baden-Württemberg beträgt 35.751 km², auf der im Jahr 2015 etwa 10,9 Mio. Menschen lebten, womit das Land sowohl hinsichtlich seiner Fläche als auch seiner Bevölkerung den jeweils dritten Platz in der Bundesrepublik Deutschland belegt. Die Bevölkerungsdichte beträgt 304 Menschen pro km² und liegt damit über dem deutschlandweiten Durchschnitt (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2018).

5.1.3.2.1 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg von 1990 bis 2016

Die Bevölkerung des Landes Baden-Württemberg betrug im Jahr 1990 etwa 9,8 Mio. Menschen und stieg bis zum Jahr 2016 kontinuierlich auf 10,95 Mio. an, was einem Bevölkerungszuwachs von etwa 1,15 Mio. Menschen während der letzten 25 Jahre entspricht. Der größte Teil dieses Bevölkerungswachstum fand zwischen 1990 und 1995 statt, als die Bevölkerung Baden-Württembergs innerhalb von fünf Jahren um circa eine halbe Million Menschen wuchs. Dies ist

vor allem auf Wanderungsgewinne aus den ostdeutschen Bundesländern nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990 zurückzuführen.

Hinsichtlich der relativen Zusammensetzung der Altersgruppen gab es zwischen 1990 und 1995 keine Veränderungen und alle Altersgruppen wuchsen etwa gleichmäßig. Ab dem Jahr 2000 sanken die Anteile der unter 20-jährigen kontinuierlich, während die Anteile der 20 bis 40-jährigen zwischen 2000 und 2010 rückläufig waren, aber bis 2016 wieder leicht angestiegen sind. Die Anteile der jungen und mittleren Alten sowie der Hochaltrigen sind während der beobachteten Zeiträume mit wenigen, kaum bemerkbaren Ausnahmen durchweg angestiegen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt blieb die Anzahl der unter 20-jährigen zwischen 1990 und 2016 etwa gleich, während die Gruppe der 20 bis 40-jährigen um etwa 430.000 Menschen schrumpfte. Im gleichen Zeitraum wuchsen die Gruppen der jungen und mittleren Alten um 810.000 bzw. 500.000 Menschen an. Besonders bemerkbar ist der Anstieg in der Gruppe der Hochaltrigen, die sich von 355.000 Menschen im Jahr 1990 auf 625.000 im Jahr 2016 fast verdoppelte.

5.1.3.2.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg bis 2035

Die Bevölkerungsvorausberechnung für Baden-Württemberg prognostiziert ein weiteres Bevölkerungswachstum des Landes, das sich im Jahr 2035 bei etwas über 11,1 Mio. Menschen einpendeln soll.

Dieses weitere Wachstum wird vor allem in den beiden ältesten Altersgruppen stattfinden. Während die Gruppe der unter 20-jährigen bis 2035 kontinuierlich auf dem etwa gleichen Niveau bleiben soll und die Gruppen der 20 bis 40-jährigen sowie der jungen Alten ab 2020 jeweils schrumpfen sollen, werden ab 2020 vor allem die Gruppen der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen stark wachsen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt bedeutet das, dass die Gruppen der 20 bis 40-jährigen sowie die jungen Alten im Zeitraum bis 2035 um etwa 200.000 bzw. 330.000 Menschen schrumpfen werden, während die mittleren Alten im gleichen Zeitraum um etwa 540.000 sowie die Gruppe der Hochaltrigen um mehr als 250.000 Menschen wachsen werden.

5.1.3.2.3 Zukünftige Potentiale des freiwilligen Engagements in Baden-Württemberg

Die in Kapitel 3.2.2 beschriebenen prognostizierten Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung des Landes Baden-Württemberg zeigen, dass die Gruppen der unter 20-jährigen im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 stagnieren wird und die Gruppe der 20 bis 40-jährigen sowie der jungen Alten um 7% bzw. 8% schrumpfen, während die beiden älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum um 35% bzw. 43% sehr stark wachsen (siehe auch Abbildung 2).

Für die zukünftigen Potentiale des freiwilligen Engagements in Baden-Württemberg bedeutet das, dass sowohl die Altersgruppen der Hochaltrigen, die auf mögliche Fahrdienste angewiesen sind, als auch die mittleren Alten, die aufgrund ihres Übergangs vom Berufsleben in den Ruhestand potentiell die Möglichkeit hätten, diese Fahrdienste zu leisten, bis 2035 stark wachsen. Analog zum Potential der Bundesrepublik Deutschland ist das Wachstum in der Gruppe der Hochaltrigen nochmals deutlich größer als in der Gruppe der mittleren Alten, weshalb trotz der

Einrichtung von Fahrdiensten mit ernsthaften Kapazitätsengpässen dieser Fahrdienste zu rechnen ist und andere Möglichkeiten der Mobilität in Betracht gezogen werden müssen.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote aufgrund der Tatsache, dass die relativen Anteile von zwei der drei jüngeren Altersgruppen rückläufig sind, keine langfristige Zukunftsorientierung aufweisen, da bereits mittelfristig absehbar ist, dass eine deutlich größere Menge an (sehr) alten Menschen einer tendenziell kleineren Menge an jüngeren Menschen gegenüberstehen wird und somit der Personenkreis, der ehrenamtlich getragene Leistungen in Anspruch nehmen müsste erheblich größer ist als der Personenkreis, der diese Leistungen erbringen könnte.

5.1.3.3 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg

Die Region Ostwürttemberg ist eine Raumordnungs- und Planungsregion im Regierungsbezirk Stuttgart, die im äußersten Osten des Landes Baden-Württemberg liegt und den Landkreis Heidenheim sowie den Ostalbkreis umfasst. Die Fläche der Region umfasst 2.138 km² auf der im Jahr 2015 etwa 443.000 Menschen lebten. Die Bevölkerungsdichte der Region liegt bei 207 Menschen pro km², was sowohl unter dem Landesdurchschnitt als auch unter dem deutschlandweiten Durchschnitt liegt (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2018).

5.1.3.3.1 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg von 1990 bis 2016

Die Bevölkerung der Region Ostwürttemberg stieg von etwa 425.000 Menschen im Jahr 1990 nach der Wende auf etwas über 450.000 im Jahr 2005 an und ging anschließend wieder auf etwa 443.000 im Jahr 2016 zurück.

Während ab 1995 vor allem die Anteile der unter 20-jährigen sowie der 20 bis 40-jährigen rückläufig waren, stiegen die relativen Anteile der jungen und mittleren Alten sowie der Hochaltrigen über des gesamten beobachteten Zeitraum fast kontinuierlich an.

In der Betrachtung der absoluten Zahlen der Altersgruppen ist zu erkennen, dass die Gruppe der unter 20-jährigen zwischen 1990 und 2016 um 15.000 Menschen sowie die Gruppe der 20 bis 40-jährigen um 25.000 geschrumpft ist, während die Gruppen der jungen Alten sowie der mittleren Alte um 29.000 bzw. 17.000 Menschen gewachsen sind. Besonders stark war der Anstieg im betrachteten Zeitraum in der Gruppe der Hochaltrigen, die sich mit einem Sprung von etwa 15.000 Menschen im Jahr 1990 auf 27.000 im Jahr 2016 nahezu verdoppelte.

Landkreis Heidenheim

Die Bevölkerung im Landkreis Heidenheim stieg von 131.000 Menschen im Jahr 1990 nach der Wende auf 137.000 im Jahr 1995 an und ging bis 2016 mit 131.500 auf den nahezu gleichen Bevölkerungsstand von 1990 zurück.

Aufgrund der Wanderungsgewinne aus den neuen Bundesländern konnten zwischen den Jahren 1990 und 1995 alle Altersgruppen Anstiege verzeichnen. In der weiteren Entwicklung bis 2016 waren besonders die Gruppen der unter 20-jährigen sowie der 20 bis 40-jährigen rückläufig, während die Gruppe der mittleren Alten bis 2005 sowie die Gruppe der Hochaltrigen bis heute stark wuchsen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt schrumpften die Gruppen der unter 20-jährigen und der 20 bis 40-jährigen im Zeitraum zwischen 1990 und 2016 um 4.800 bzw. 8.500 Menschen während die Gruppen der jungen Alten, der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 5.100, 4.500 bzw. 4.200 Menschen wuchsen. Besonders der Anstieg der Gruppe der Hochaltrigen von etwa. 4.600 Menschen im Jahr 1990 auf über 8.800 im Jahr 2016 zeigt eine beinahe Verdoppelung in dieser Altersgruppe.

Ostalbkreis

Die Bevölkerung im Ostalbkreis stieg von 294.000 Menschen im Jahr 1990 stark an, fand im Jahr 2005 mit etwa 317.000 ihren Höhepunkt und fiel schließlich auf 311.500 im Jahr 2016.

Analog zum Landkreis Heidenheim konnten im Zeitraum zwischen 1990 und 1995 alle Altersgruppen Anstiege verzeichnen. Während in der Folge ab 2000 vor allem die beiden jungen Altersgruppen schrumpften, stiegen die Anteile der drei älteren Altersgruppen weiterhin durchgehend an.

In absoluten Zahlen ausgedrückt schrumpften die Gruppe der unter 20-jährigen sowie die Gruppe der 20 bis 40-jährigen im Zeitraum zwischen 1990 und 2016 um 10.000 bzw. 17.000 Menschen, während die Gruppen der jungen und mittleren Alten sowie der Hochaltrigen im Beobachtungszeitraum um etwa 24.000, 13.000 und 8.100 Menschen wuchsen. Auch im Ostalbkreis zeigt sich mit einem Sprung von 10.000 auf über 18.000 Menschen ein beinahe Verdoppelung in der Gruppe der Hochaltrigen.

5.1.3.3.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg bis 2035

Insgesamt ist prognostiziert, dass der Bevölkerungsstand in der Region Ostwürttemberg, der im Jahr 2035 bei etwa 442.000 Menschen liegen soll, stagniert. Allerdings wird es Verschiebungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung geben. So soll zwar die Gruppe der unter 20-jährigen bis 2035 in etwa auf dem gleichen Stand bleiben, während die Gruppen der 20 bis 40-jährigen und der jungen Alten vor allem ab 2025 schrumpfen und die Gruppen der mittleren Alten sowie vor allem der Hochaltrigen insbesondere ab 2025 wachsen sollen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt werden die Gruppe der unter 20-jährigen im Zeitraum bis 2035 auf dem gleichen Stand stagnieren und die Gruppen der 20 bis 40-jährigen und der jungen Alten um 10.000 bzw. 17.000 Menschen schrumpfen, während die Gruppen der mittleren Alten und der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 23.000 bzw. 10.000 Menschen wachsen sollen.

Landkreis Heidenheim

Analog zur Region Ostwürttemberg soll die Bevölkerung im Landkreis Heidenheim bis 2020 auf etwa 132.000 Menschen wachsen und dann bis 2035 auf etwa diesem Niveau stagnieren. Allerdings wird es auch im Landkreis Heidenheim zu Verschiebungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung kommen. Während auch hier die Gruppe der unter 20-jährigen bis 2035 auf dem gleichen Stand bleiben soll, werden die Gruppen der 20 bis 40-jährigen sowie der jungen Alten schrumpfen und die Gruppen der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen wachsen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt werden die Gruppe der unter 20-jährigen im Zeitraum bis 2035 auf dem gleichen Stand stagnieren und die Gruppen der 20 bis 40-jährigen und der jungen Alten um 2.900 bzw. 3.800 Menschen schrumpfen, während die Gruppen der mittleren Alten und der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 6.400 bzw. 2.300 Menschen wachsen sollen.

Ostalbkreis

Analog zur Region Ostwürttemberg und dem Landkreis Heidenheim soll die Bevölkerung im Ostalbkreis bis 2035 etwa auf dem Niveau von 309.000 Menschen stagnieren. Allerdings wird es auch im Ostalbkreis zu Verschiebungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung kommen. Während die drei jüngeren Altersgruppen bis 2035 durchgehend schrumpfen, sollen die beiden älteren Altersgruppen permanent wachsen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt werden die Gruppen der unter 20-jährigen, der 20 bis 40-Jährigen sowie der jungen Alten im Zeitraum bis 2035 um 3.100 bzw. 7.400 & 13.200 Menschen schrumpfen, während die Gruppen der mittleren Alten und der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 16.700 bzw. 7.300 Menschen wachsen.

5.1.3.4 Zukünftige Potentiale des freiwilligen Engagements in Ostwürttemberg

Die in Kapitel 3.3.2 beschriebenen prognostizierten Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung der Region Ostwürttemberg zeigen, dass die drei jüngeren Altersgruppen im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 um 3% bzw. 10% & 11% schrumpfen, während die beiden älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum um 36% bzw. 37% ähnlich stark wachsen.

Für die zukünftigen Potentiale des freiwilligen Engagements in Ostwürttemberg bedeutet das, dass sowohl die Altersgruppen der Hochaltrigen, die auf mögliche Fahrdienste angewiesen sind, als auch die mittleren Alten, die aufgrund ihres Übergangs vom Berufsleben in den Ruhestand potentiell die Möglichkeit hätten, diese Fahrdienste zu leisten, bis 2035 stark wachsen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote aufgrund der Tatsache, dass die relativen Anteile aller drei jüngeren Altersgruppen rückläufig sind, keine langfristige Zukunftsorientierung aufweisen, da bereits mittelfristig absehbar ist, dass eine deutlich größere Menge an (sehr) alten Menschen einer tendenziell kleineren Menge an jüngeren Menschen gegenüberstehen wird und somit der Personenkreis, der ehrenamtlich getragene Leistungen in Anspruch nehmen müsste erheblich größer ist als der Personenkreis, der diese Leistungen erbringen könnte.

Landkreis Heidenheim

Die in Kapitel 3.3.2.1 beschriebenen prognostizierten Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung des Landkreis Heidenheim zeigen, dass die Gruppe der unter 20-jährigen im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 um 2% geringfügig wächst und die Gruppen der 20 bis 40-jährigen sowie der jungen Alten um 10% bzw. 8% schrumpfen, während die beiden älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum um 32% bzw. 27% stark wachsen (siehe Abbildung 2).

Für die zukünftigen Potentiale des freiwilligen Engagements im Landkreis Heidenheim bedeutet das, dass der Kreis Heidenheim die einzige betrachtete räumliche Einheit darstellt, in der die Altersgruppe der mittleren Alten, die aufgrund ihres Übergangs vom Berufsleben in den Ruhestand potentiell die Möglichkeit hätten, Fahrdienste zu leisten im Zeitraum bis 2035 stärker wächst als die Altersgruppe der Hochaltrigen, die auf mögliche Fahrdienste angewiesen sind. Mittelfristig wären ehrenamtliche getragene Angebote daher denkbar, da die beiden relevanten Gruppen ein ähnliches Wachstum aufweisen und die Versorgung somit machbar wäre.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote aufgrund der Tatsache, dass die relativen Anteile von zwei der drei jüngeren Altersgruppen rückläufig sind und das Wachstum der dritten Gruppe nur sehr gering ist, keine langfristige Zukunftsorientierung aufweisen, da bereits mittelfristig absehbar ist, dass eine deutlich größere Menge an (sehr) alten Menschen einer tendenziell kleineren Menge an jüngeren Menschen gegenüberstehen wird und somit der Personenkreis, der ehrenamtlich getragene Leistungen in Anspruch nehmen müsste erheblich größer ist als der Personenkreis, der diese Leistungen erbringen könnte.

Ostalbkreis

Die in Kapitel 3.3.2.1 beschriebenen prognostizierten Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung des Ostalbkreis zeigen, dass die drei jüngeren Altersgruppen im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 um 5% bzw. 10% & 12% schrumpfen, während die beiden älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum um 37% bzw. 42% stark wachsen (siehe Abbildung 2).

Für die zukünftigen Potentiale des freiwilligen Engagements im Ostalbkreis bedeutet das, dass sowohl die Altersgruppen der Hochaltrigen, die auf mögliche Fahrdienste angewiesen sind, als auch die mittleren Alten, die aufgrund ihres Übergangs vom Berufsleben in den Ruhestand potentiell die Möglichkeit hätten, diese Fahrdienste zu leisten, bis 2035 stark wachsen. Analog zum Potential der Bundesrepublik Deutschland & des Landes Baden-Württemberg ist das Wachstum in der Gruppe der Hochaltrigen nochmals deutlich größer als in der Gruppe der mittleren Alten, weshalb trotz der Einrichtung von Fahrdiensten mit Kapazitätsengpässen dieser Fahrdienste zu rechnen ist und andere Möglichkeiten der Mobilität in Betracht gezogen werden müssen.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote aufgrund der Tatsache, dass die relativen Anteile der drei jüngeren Altersgruppen rückläufig sind, keine langfristige Zukunftsorientierung aufweisen, da bereits mittelfristig absehbar ist, dass eine deutlich größere Menge an (sehr) alten Menschen einer tendenziell kleineren Menge an jüngeren Menschen gegenüberstehen wird und somit der Personenkreis, der ehrenamtlich getragene Leistungen in Anspruch nehmen müsste erheblich größer ist als der Personenkreis, der diese Leistungen erbringen könnte.

5.1.4 Zwischenfazit: überregionale Betrachtung der Bevölkerungstrends auf verschiedenen Maßstabsebenen

Trotz der regionsspezifischen Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen betrachteten räumlichen Einheiten gibt es auch klare Trends der Bevölkerungsentwicklung, die im folgenden Kapitel dargestellt werden.

5.1.4.1 Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2015

In der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung der verschiedenen räumlichen Einheiten im Zeitraum zwischen 1990 und 2015 (Abbildung 1) wird deutlich, dass die relativen Anteile der beiden jüngeren Altersgruppen in allen betrachteten Räumen rückläufig sind und in einigen Räumen sogar Werte von bis zu 22% Rückgang aufweisen, während die drei älteren Altersgruppen im gleichen Zeitraum in allen betrachteten Räumen starke relative Wachstumsraten erzielten. Allerdings ist das relative Wachstum der Gruppe der jungen Alten, das je nach Region zwischen 12% & 27% schwankt, im Vergleich zu den Gruppen der mittleren Alten, die Wachstumswerte zwischen 29% & 48% sowie der Gruppe der Hochaltrigen, die Wachstumswerte bis zu 89% aufweisen, was eine praktische Verdoppelung der Gruppe der Hochaltrigen in der Region Ostwürttemberg und den beiden der Region zugehörigen Landkreise innerhalb von 25 Jahren darstellt, noch relativ moderat. Aufgrund dieser Zahlen kann der in Kapitel 3 beschriebene Trend des demographischen Übergangs, der die Alterung der Gesellschaft durch den Rückgang der Geburtenquote bei gleichzeitiger Steigerung der Lebenserwartung beschreibt, in allen betrachteten Regionen bestätigt werden.

Insgesamt ist der Trend der Alterung der Gesellschaft aufgrund der deutlich höheren Wachstumsraten der älteren Altersgruppen in Baden-Württemberg und dort im Besonderen in der Region Ostwürttemberg im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland stärker feststellbar.

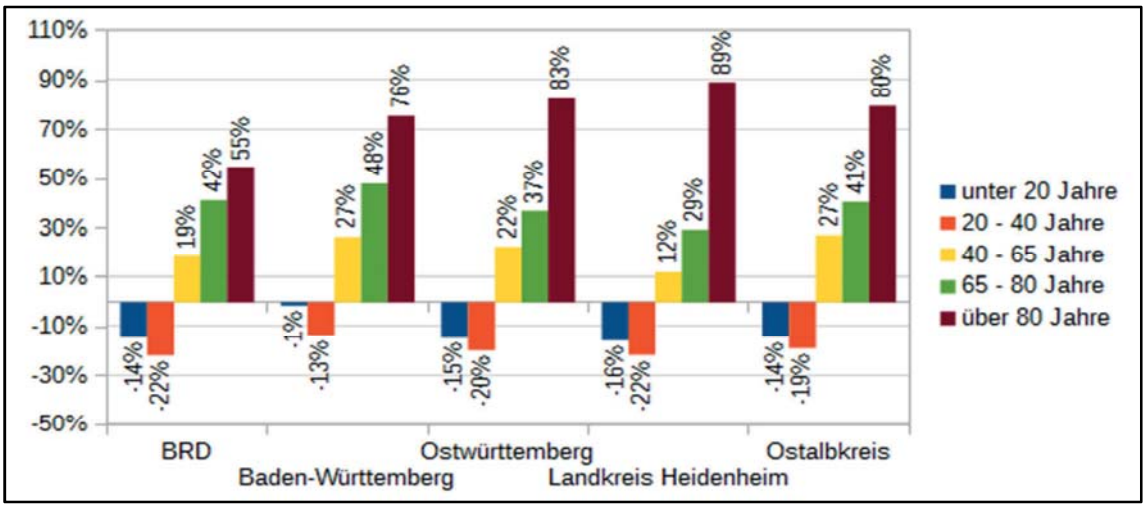


Abbildung 1 Relatives Wachstum der Altersgruppen zwischen 1990 und 2015.

5.1.4.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2035

In der Betrachtung der Prognose der Bevölkerungsentwicklung der verschiedenen räumlichen Einheiten im Zeitraum bis 2035 in Abbildung 2 wird im Vergleich zum Wachstum der Altersgruppen im Zeitraum zwischen 1990 und 2015 deutlich, dass für den Zeitraum der nächsten 20 Jahre abgesehen von einem minimalen relativen Wachstum der Gruppe der unter 20-jährigen

in Baden-Württemberg sowie im Landkreis Heidenheim nun nicht mehr nur die relativen Wachstumsraten der zwei jüngeren Altersgruppen sondern auch die Gruppe der jungen Alten über alle betrachteten Räume hinweg rückläufig sind, wobei dieses negative Wachstum Werte bis zu 13% annimmt. Im Kontrast dazu nehmen die Altersgruppen der mittleren Alten sowie der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum jeweils starke relative Wachstumsraten an, die im Falle der mittleren Alten mit Werten zwischen 32% und 37% über alle Teilräumen hinweg annähernd ähnlich sind, während die Wachstumsraten der Hochaltrigen mit Werten zwischen 27% im Landkreis Heidenheim und 58% in der Bundesrepublik Deutschland stark variieren. Hierbei stellt der Landkreis Heidenheim auch die einzige betrachtete räumliche Einheit dar, in der die relative Wachstumsrate der Hochaltrigen mit 27% kleiner als die der mittleren Alten mit 32% ist.

Analog zu den Zahlen des relativen Wachstums der Altersgruppen zwischen 1990 und 2015 kann auch hier der in Kapitel 3 beschriebene Trend des demographischen Übergangs, der die Alterung der Gesellschaft durch den Rückgang der Geburtenquote bei gleichzeitiger Steigerung der Lebenserwartung beschreibt, in allen betrachteten Regionen bestätigt werden. Insgesamt liegen die prognostizierten relativen Wachstumsraten der Hochaltrigen in Baden-Württemberg, der Region Ostwürttemberg sowie den beiden Landkreisen der Region jeweils deutlich unter dem Wert der Wachstumsrate der Bundesrepublik Deutschland während die prognostizierten relativen Wachstumsraten der mittleren Alten in allen betrachteten Räumen außer dem Landkreis Heidenheim höher als in der Bundesrepublik Deutschland ausfallen.

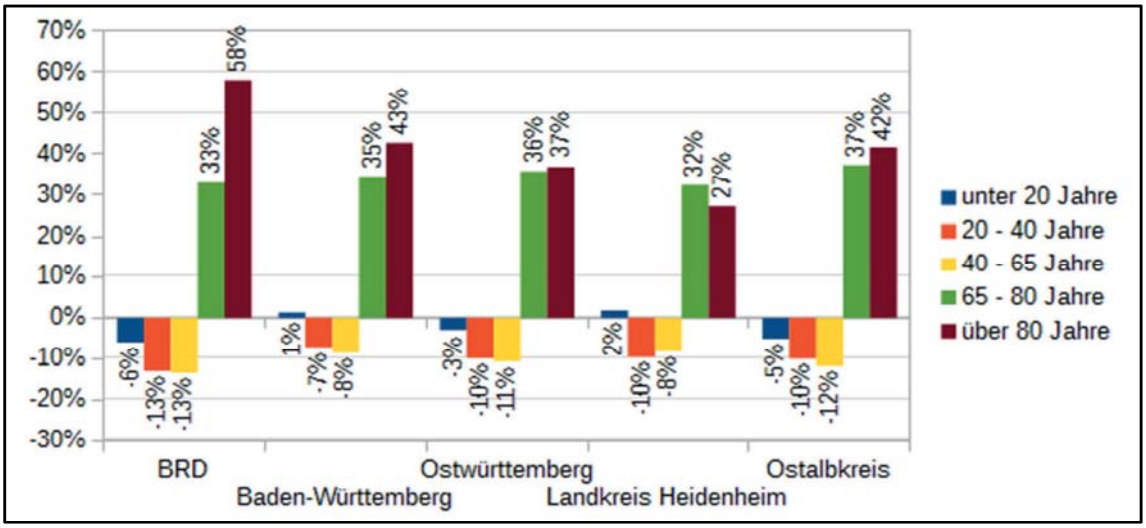


Abbildung 2 Prognostiziertes relatives Wachstum der Altersgruppen zwischen 2015 und 2035

Prognostiziertes relatives Wachstum der Altersgruppen zwischen 2015 und 2035.

5.1.5 Daseinsvorsorge und freiwilliges Engagement

Neben der Darstellung der demographischen Veränderungen auf den räumlichen Ebenen der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg, der Region Ostwürttemberg sowie der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis im Zeitraum bis 2035 soll dieser Bericht auf der Basis von verschiedenen Befragungen zum freiwilligen Engagement die quantitative Verteilung hinsichtlich Umfang und Qualität des freiwilligen Engagements in der Daseinsvorsorge analysieren. Dies geschieht vor allem unter Berücksichtigung der Leitfrage, wie hoch das quantitative Potential des freiwilligen Engagements in der Daseinsvorsorge ist.

Die von Simonson, Vogel & Tesch-Römer 2017 herausgegebene Studie „Freiwilliges Engagement in Deutschland – Der Deutsche Freiwilligensurvey 2014“ (Simonson et al. 2017) stellt eine umfangreiche und aktuelle Arbeit über freiwilliges Engagement in Deutschland dar. Die für das Projekt KOMOBIL2035 relevanten Ergebnisse über Umfang und Qualität des freiwilligen Engagements in der Daseinsvorsorge werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

5.1.5.1 Demographische Verteilung der freiwillig Engagierten

In der Entwicklung des Anteils der freiwillig engagierten Personen in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1999 und 2014 (siehe Abbildung 3), der von 34% im Jahr 1999 auf über 43% im Jahr 2014 geklettert ist, ist derzeit ein Trend zum verstärkten freiwilligen Engagement erkennbar.

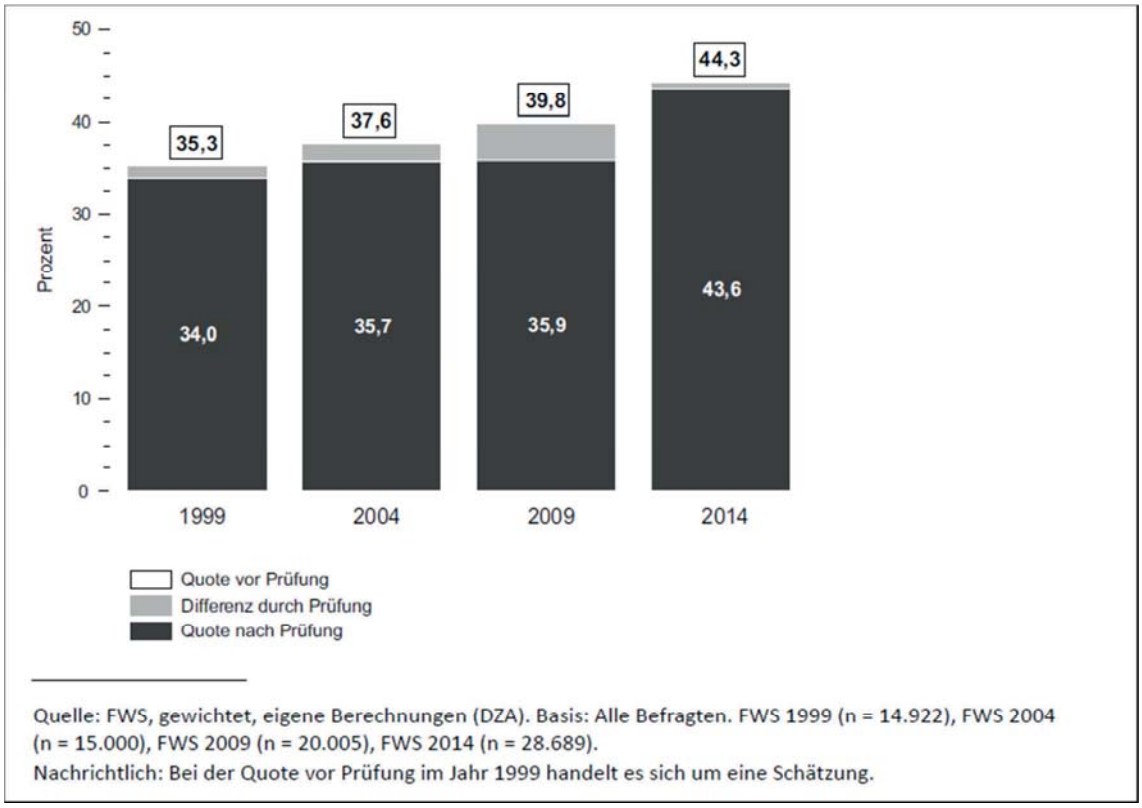


Abbildung 3 Anteile freiwillig Engagierter vor und nach Prüfung in der BRD im Zeitvergleich. – Quelle: Simonson et al. 2017: 98.

Werden die Anteile der freiwillig Engagierten nach Geschlechtern differenziert betrachtet, ist erkennbar, dass Männer etwas mehr als Frauen freiwillig engagiert sind (siehe Abbildung 4).

Auch in der Betrachtung des Alters der Engagierten (siehe Abbildung 4) sind Unterschiede des Engagements zwischen den verschiedenen Altersgruppen erkennbar. So sind in den Teilgruppen der 14- bis 29-jährigen sowie der 30- bis 49-jährigen jeweils etwa 47% der Befragten freiwillig engagiert, während dieser Wert bei den 50- bis 64-jährigen auf 45,5% und bei den über 65-jährigen auf 34% zurückgeht.

In Abbildung 5 werden die diese Werte nochmals untergliedert in Fünf-Jahres-Altersgruppen darstellt, ist erkennbar, dass der Anteil der freiwillig Engagierten in der Altersgruppen der 14 bis 19-jährigen mit 52,3% am höchsten liegt und danach bis zum Alter von 29 Jahren zunehmend sinkt. Dieser Rückgang könnte mit den wachsenden zeitlichen Belastungen durch den Einstieg ins Berufsleben oder ein Studium in diesem Lebensabschnitt der ehemals Engagierten erklärt werden. Ab dem Alter von 30 Jahren steigt der Anteil der Engagierten wieder an, bis er in der Altersgruppe der 45 bis 49-jährigen einen Anteil von 49,8% erreicht. Diese Steigerung des Anteils der freiwillig Engagierten könnte mit zunehmender Etablierung im Berufsleben sowie der Familiengründung und den damit verbundenen freiwilligen Tätigkeiten in den Bereichen der Erziehung und der Freizeitgestaltung der Kinder der Menschen in diesem Lebensabschnitt erklärt werden. Ab dem Alter von 50 Jahren sinkt der Anteil der freiwillig Engagierten mit einer kurzen Ausnahme in der Altersgruppe der 60 bis 64-jährigen kontinuierlich ab, bis der Anteil der Engagierten in der Altersgruppe der über 75-jährigen einen Wert von 26,1% erreicht, was vor allem mit wachsenden gesundheitlichen Einschränkung der Menschen in diesem Lebensabschnitt erklärt werden kann.

Auch in der Betrachtung des Bildungsgrades der freiwillig Engagierten ergeben sich in Abbildung 4 Differenzierungen, die sich durch einen Anteil von 52,3% freiwillig Engagierten in der Gruppe mit hoher Bildung entgegen einem Anteil von nur 28,3% freiwillig Engagierten in der Gruppe mit niedriger Bildung ausdrücken. Begründet werden kann dies dadurch, dass Menschen mit höherer Bildung bessere Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt haben und somit einem geringeren ökonomischen Druck unterlegen sind als Menschen mit niedrigerer Bildung und daher auch mehr Freiheiten besitzen, sich unentgeltlich für die Gemeinschaft zu engagieren.

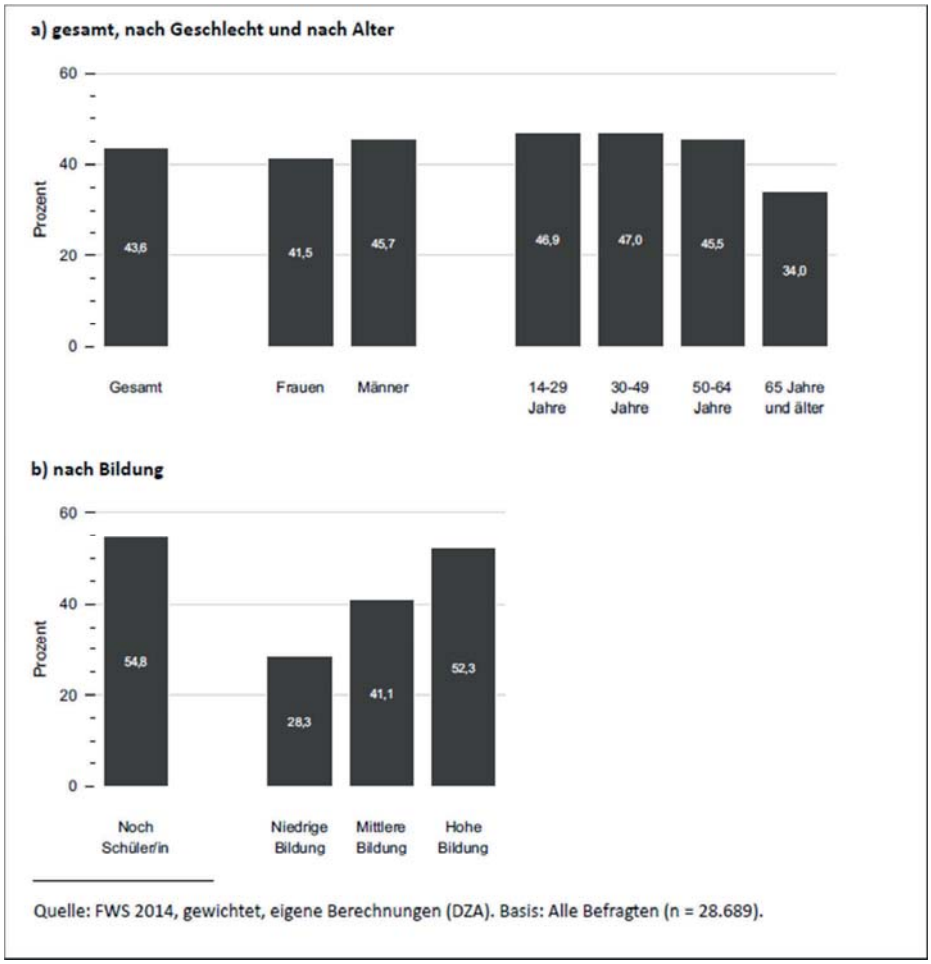


Abbildung 4 Anteile freiwillig Engagierter– gesamt sowie nach Geschlecht, Alter & Bildung. – Quelle: Simonson et al. 2017: 102.

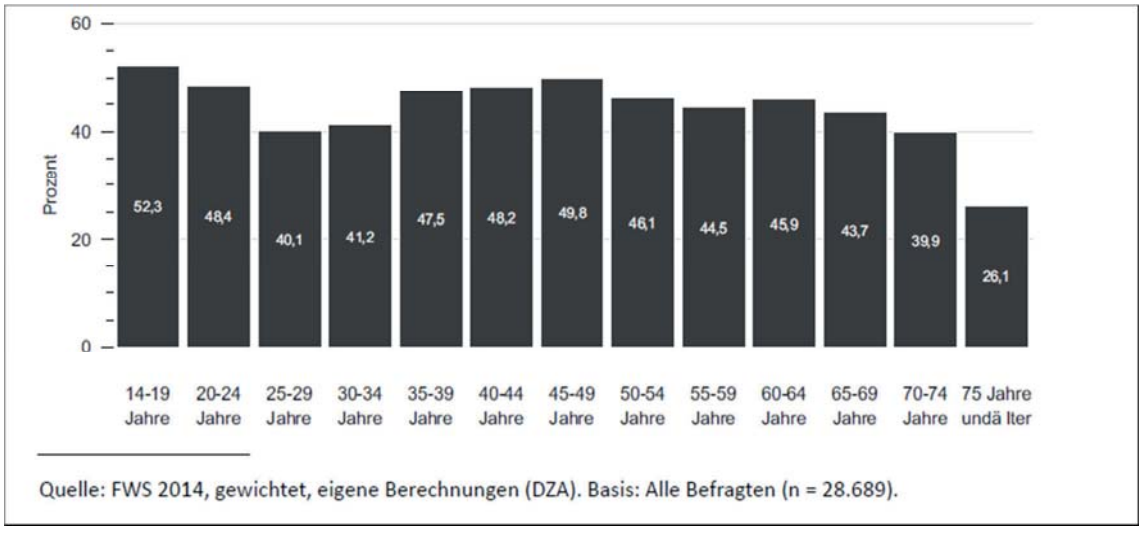


Abbildung 5 Anteile freiwillig Engagierter nach Fünf-Jahres-Altersgruppen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 104.

5.1.5.2 Anteile des freiwilligen Engagements in verschiedenen Teilbereichen

In der Betrachtung von Abbildung 6, die darstellt, welche Anteile der Bevölkerung während des letzten Jahres in einem oder mehreren der vierzehn Bereiche aktiv oder engagiert waren, ist zu sehen, dass die größten Anteile der Aktiven und Engagierten in den Bereichen *Sport & Bewe-*

gung (43,7%), *Kultur & Musik* (19,2%) sowie im *sozialen Bereich* (15,1%) liegen, während die Bereiche *Gesundheit* (6,7%), *Unfall- oder Rettungsdienst oder Freiwillige Feuerwehr* (5,1%) sowie *Justiz- oder Kriminalitätsprobleme* (1,2%) den geringsten Zuspruch unter den freiwillig Engagierten finden. Diese starken Differenzierungen in den Anteilen der Aktiven und Engagierten können dadurch erklärt werden, dass die besonders populären Angebote oft durch einen niedrigschwelligen Zugang gekennzeichnet sind, während die genannten Bereiche mit geringem Zuspruch oft spezielle Aus- und Weiterbildungen erfordern (siehe Abbildung 6).

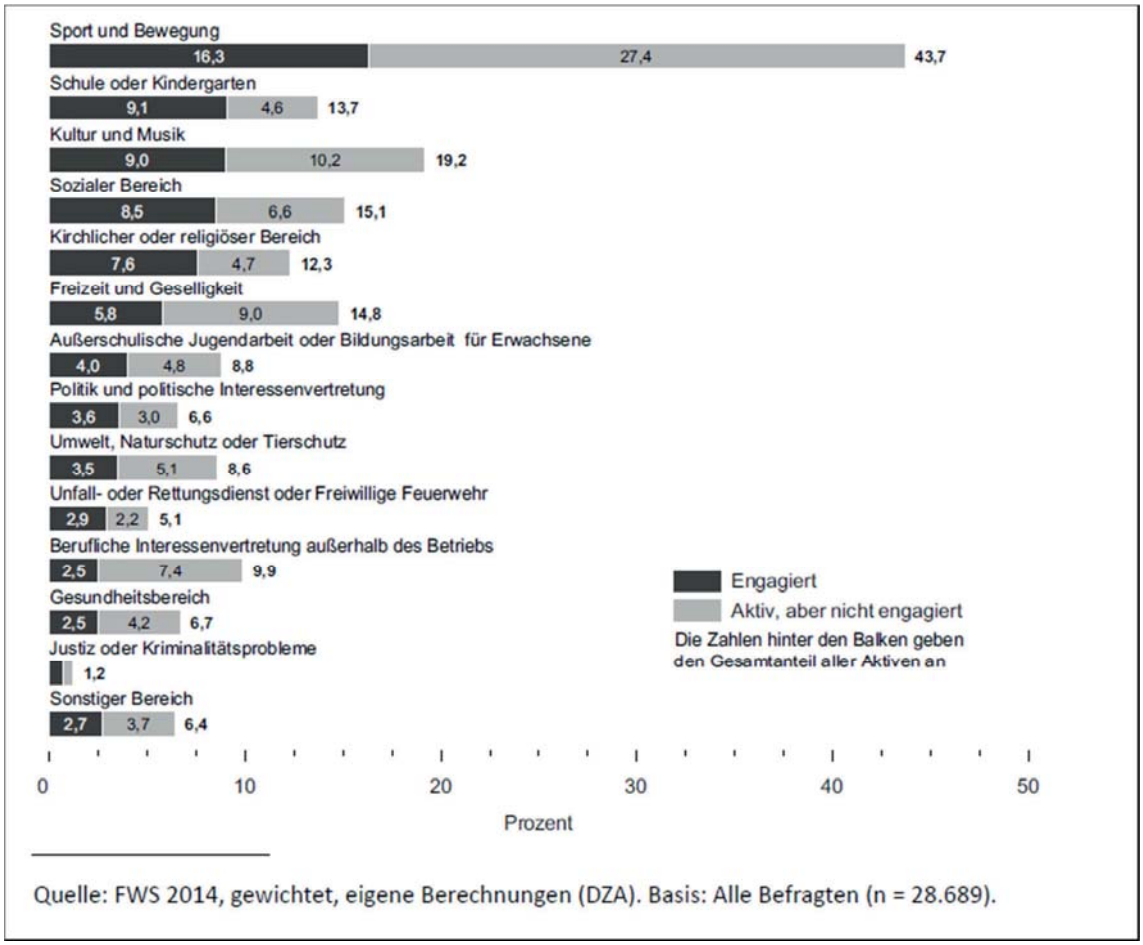


Abbildung 6 Anteile freiwillig engagierter und öffentlich-gemeinschaftlich aktiver Personen in vierzehn Bereichen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 114.

Bei der genaueren Betrachtung der im Gesundheitsbereich freiwillig Engagierten in Abbildung 7 ist zu erkennen, dass insgesamt mehr Frauen als Männer in diesem Bereich aktiv sind, was damit begründet werden kann, dass beispielsweise die Unterstützung von hilfsbedürftigen Familienmitgliedern im eigenen Haus in den Bereich der öfters im Haushalt tätigen Frauen fällt. Ebenfalls erkennbar ist, dass die im Gesundheitsbereich freiwillig Engagierten sich vor allem im Alter ab 50 Jahren befinden, was damit erklärt werden kann, dass die Eltern der Engagierten nun selbst ein Alter erreicht haben, das einen gesteigerten Bedarf an Pflegetätigkeiten erfordert.

Im Zeitvergleich zwischen 1999 und 2014 ist zu sehen, dass im Jahr 1999 mit 4,7% noch weniger Menschen im Gesundheitsbereich als im Jahr 2014 (6,7%) freiwillig engagiert waren. Erklärt werden kann dieser Anstieg der freiwillig Engagierten im Gesundheitsbereich vor allem

mit der Versorgungslücke im Pflegebereich, die durch den Anstieg der Pflegebedürftigen durch den demographischen Wandel in Verbindung mit einem Rückgang der im Pflegebereich Arbeitenden entstanden ist, und bis zum Jahr 2030 auf eine gute halbe Million fehlende Vollzeitkräfte in diesem Bereich wachsen wird (Bertelsmann Stiftung 2012: 10f.).

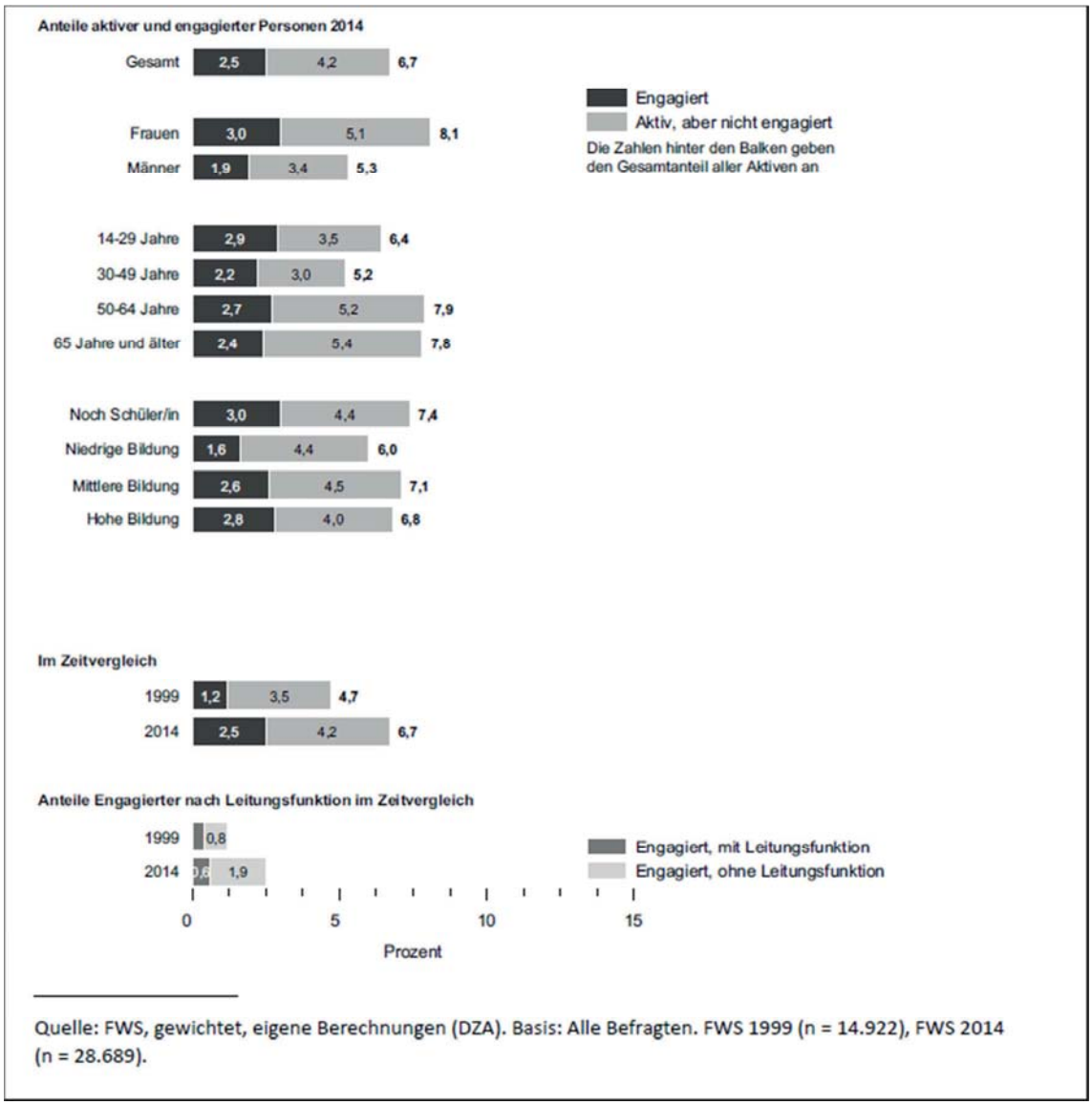


Abbildung 7 Anteile aktiver und engagierter Personen im Gesundheitsbereich. – Quelle: Simonson et al. 2017: 148.

5.1.5.3 Spezifische Ausgestaltung der freiwilligen Tätigkeiten

Hinsichtlich der spezifischen Ausgestaltung der freiwilligen Tätigkeiten, die in ihrer quantitativen Häufigkeit in Abbildung 8 abgebildet sind, ist erkennbar, dass die praktisch-organisatorischen Tätigkeiten den höchsten Anteil an den freiwillig geleisteten Tätigkeiten haben, gefolgt von den Tätigkeiten im Bereich der helfenden, beratenden und betreuenden Tätigkeiten sowie Tätigkeiten der Öffentlichkeitsarbeit *und Interessenvertretung*. Den geringsten Anteil an den freiwillig geleisteten Tätigkeiten haben Tätigkeiten im Bereich der *vorbereitenden Tätigkeiten* sowie der *Verwaltung*.

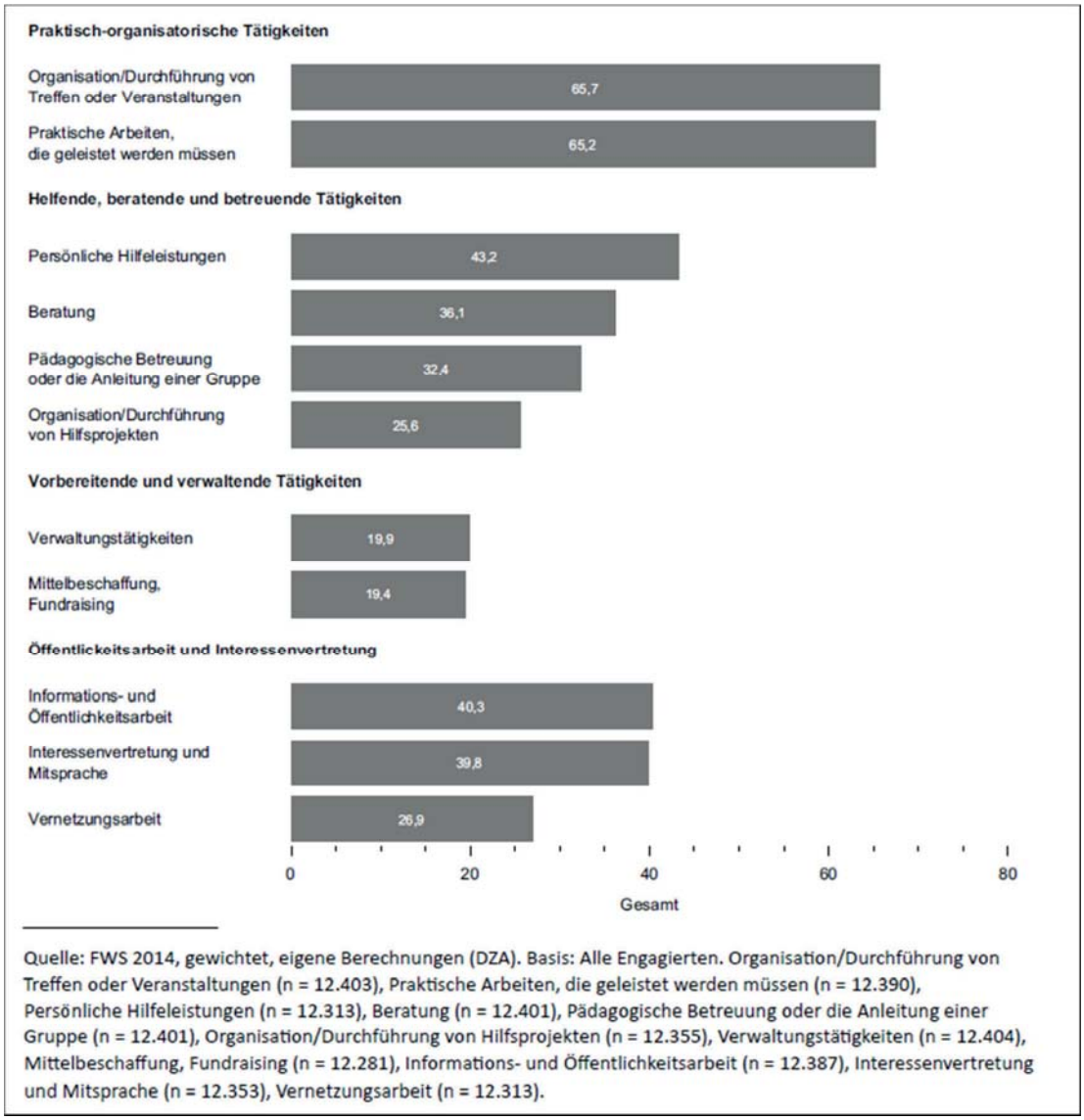


Abbildung 8 Hauptinhalte der freiwilligen Tätigkeit. – Quelle: Simonson et al. 2017: 305.

Bei Betrachtung von Abbildung 8, die die quantitative Verteilung der Organisationsformen des freiwilligen Engagements darstellt, fällt auf, dass sowohl bei Männern und Frauen als auch über alle Altersgruppen hinweg das freiwillige Engagement in etwa der Hälfte aller Fälle in Vereinen und Verbänden stattfindet. Allerdings ist dieser Wert bei Frauen geringer als bei Männer, da Frauen häufiger in individuell organisierten Gruppen oder religiösen Vereinigungen freiwillig engagiert sind als Männer. Bei der altersgruppenspezifischen Verteilung der Organisationsformen des freiwilligen Engagements ist erkennbar, dass zwar in allen Altersgruppen die Tätigkeiten in Vereinen und Verbänden überwiegen, dass aber bei den jüngeren Altersgruppen deutlich weniger Personen in religiösen Vereinigungen und mehr Personen in individuell organisierten Gruppen aktiv sind.

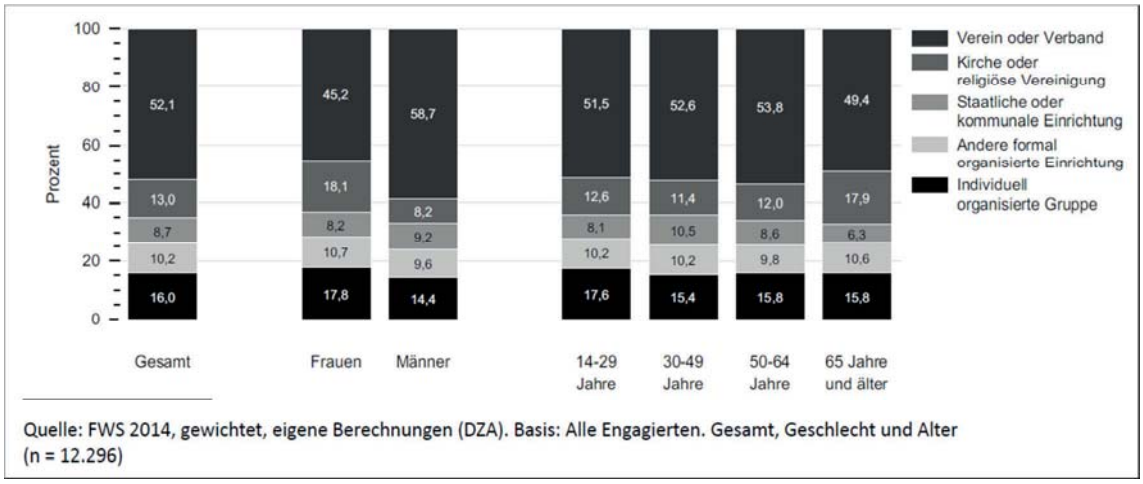


Abbildung 9 Organisationsformen des freiwilligen Engagement – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 531.

5.1.5.4 Zielgruppen des freiwilligen Engagements

Bei Betrachtung der Zielgruppen des freiwilligen Engagements, die in Abbildung 9 in 10 Kategorien dargestellt werden, wird deutlich, dass der größte Fokus des freiwilligen Engagements in den Bereichen Kinder und Jugendliche, Familien, und Ältere Menschen liegt, während auf den Bereichen Menschen mit Behinderung, Männer sowie Menschen mit Migrationshintergrund der geringste Fokus des freiwilligen Engagements liegt. Darüber hinaus ist auch der Bereich Andere, in dem weitere, nicht näher definierte Bereiche des freiwilligen Engagements kumuliert dargestellt sind, mit über 25% nicht zu vernachlässigen. Bezüglich der nach Geschlechtern differenzierten Betrachtung, in welchen Bereichen Frauen und Männer die jeweils größeren Anteile des freiwilligen Engagements aufweisen, sind mit den Ausnahmen des Bereichs *Männer*, in dem Männer eine größere Rolle im Engagement als Frauen spielen, sowie im Bereich *Andere*, in dem ebenfalls die Männer ein größeres Gewicht haben, die Anteile des von Frauen erbrachten Engagements in allen Bereichen größer als die der Männer.

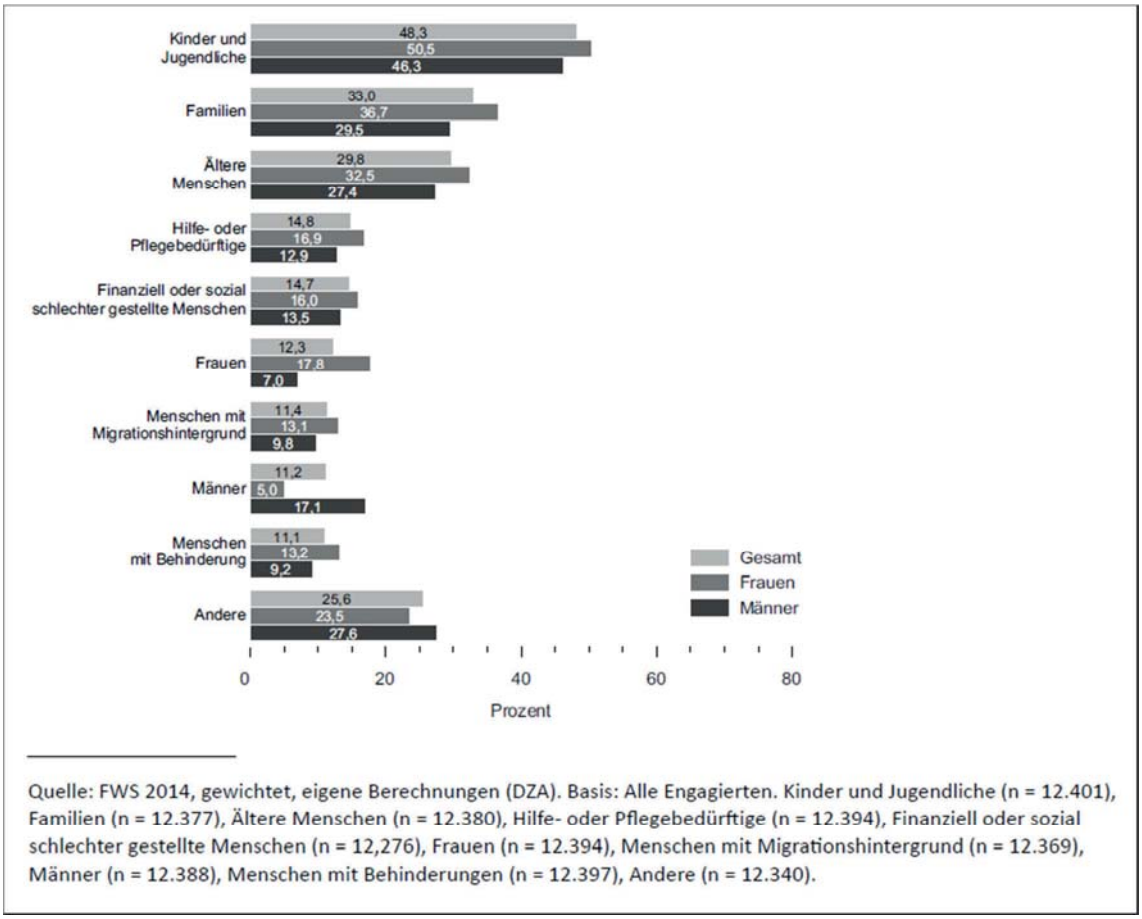
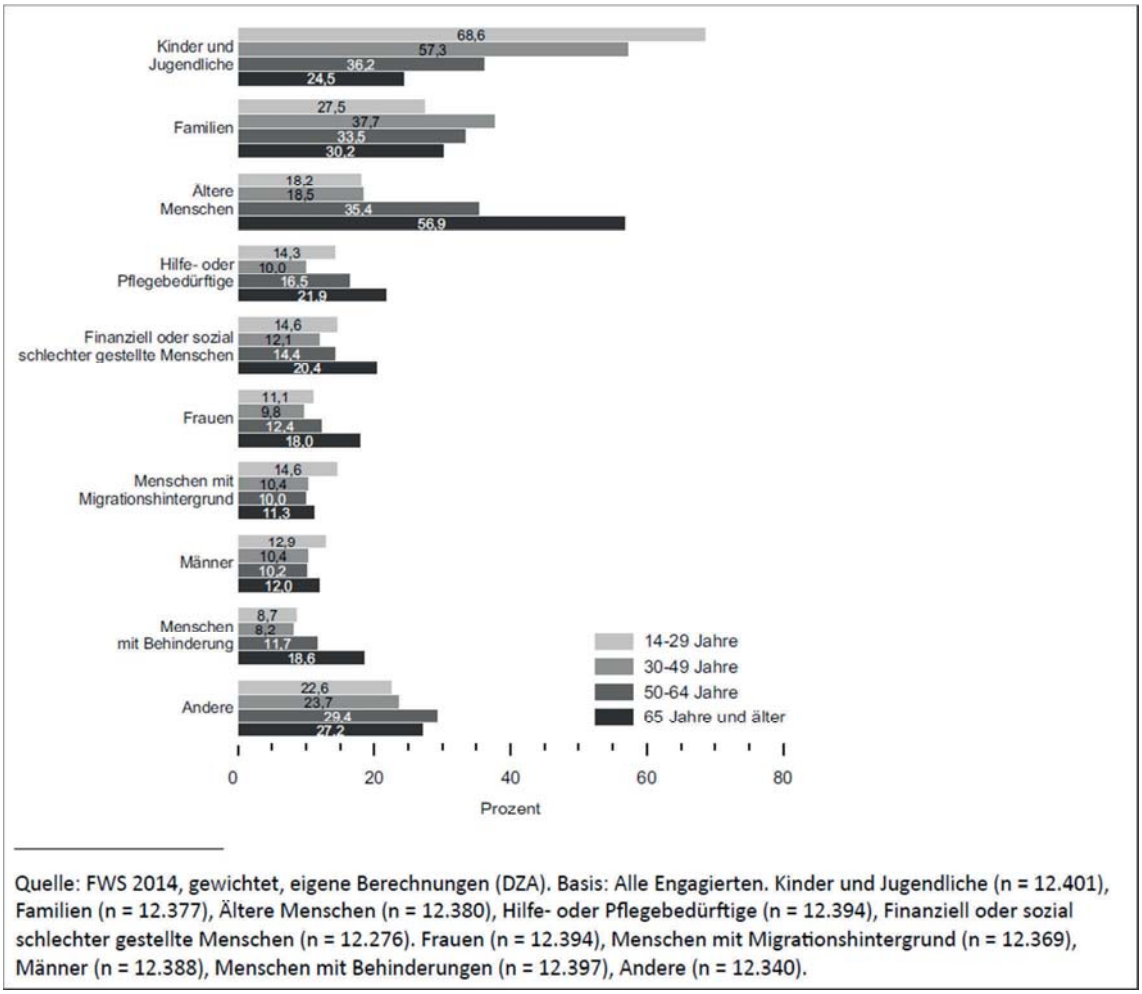


Abbildung 10 Zielgruppen der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht. – Quelle: Simonson et al. 2017: 323.

Ähnlich wie Abbildung 10 stellt Abbildung 11 die Zielgruppen des freiwilligen Engagements in Verbindung mit den Altersgruppen, die dieses Engagement erbringen, dar. Hierbei wird vor allem deutlich, dass sich Angebote, die sich an *Kinder und Jugendliche* richten, überproportional oft von jungen Menschen erbracht werden, während sich Angebote, die sich an *ältere Menschen* richten, überproportional oft von alten Menschen erbracht werden. In den restlichen Kategorien ist das Verhältnis der Altersgruppen, die freiwillig für bestimmte Zielgruppen engagiert sind, relativ ausgewogen.



Quelle: FWS 2014, gewichtet, eigene Berechnungen (DZA). Basis: Alle Engagierten. Kinder und Jugendliche (n = 12.401), Familien (n = 12.377), Ältere Menschen (n = 12.380), Hilfe- oder Pflegebedürftige (n = 12.394), Finanziell oder sozial schlechter gestellte Menschen (n = 12.276). Frauen (n = 12.394), Menschen mit Migrationshintergrund (n = 12.369), Männer (n = 12.388), Menschen mit Behinderungen (n = 12.397), Andere (n = 12.340).

Abbildung 11 Zielgruppen der freiwilligen Tätigkeit nach Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 324.

5.1.5.5 Umfang und Dauer der freiwilligen Tätigkeit

Hinsichtlich des Umfangs der freiwilligen Tätigkeit, die in Abbildung 12 als Stundenumfang pro Woche für die freiwillige Tätigkeiten angegeben werden, ist zu sehen, dass 58% aller freiwillig Engagierten bis zu zwei Stunden pro Woche, etwa 24% bis zu 5 Stunden und etwa 18% mehr als sechs Stunden pro Woche freiwilligen Tätigkeiten nachgehen. Diese Werte variieren allerdings je nach Geschlecht und Altersgruppe. So ist etwa zu sehen, dass Männer pro Woche mehr Stunden für freiwillige Tätigkeiten einsetzen als Frauen und ältere Menschen mehr Stunden einsetzen als junge Menschen.

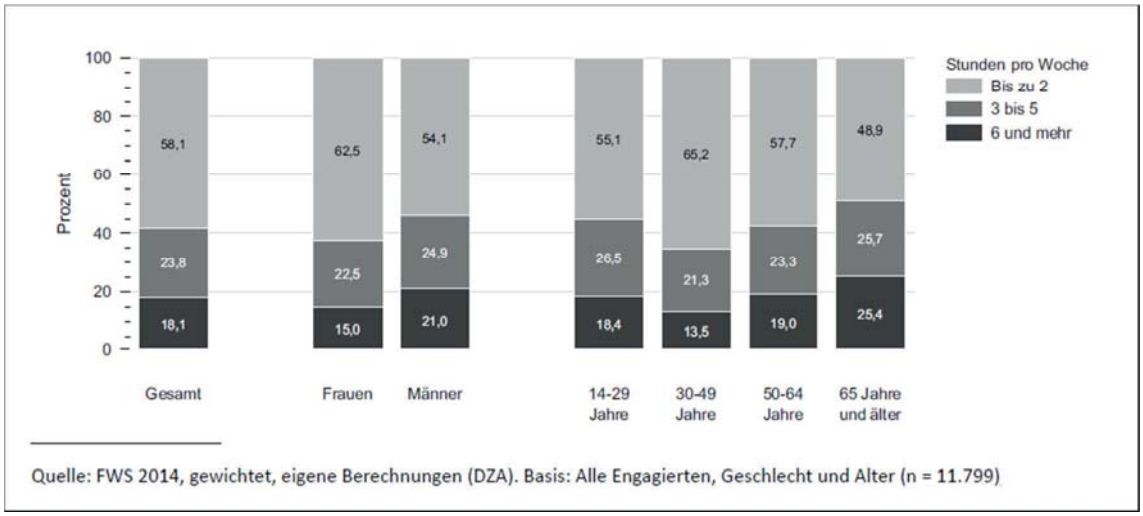


Abbildung 12 Stundenumfang pro Woche für die freiwillige Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 339.

Ähnlich wie Abbildung 12 oben zeigt Abbildung 13 die Häufigkeit, in der freiwillige Tätigkeiten ausgeübt werden. Hierbei ist zu sehen, dass insgesamt 34,3% aller freiwillig Engagierten einmal im Monat oder seltener freiwillig tätig sind, während 42,4% einmal pro Woche oder mehrmals pro Monat und 23,4% mehrmals pro Woche oder täglich freiwillig tätig sind. Im Vergleich zwischen Männern und Frauen ist der Anteil der Männer, die mehrmals pro Woche freiwillig tätig sind, mit 26,5% größer als bei den Frauen (20,1%). Bei den Altersgruppen ergeben sich geringfügige Unterschiede in der Häufigkeit der freiwilligen Tätigkeit, die sich mit ab einem Alter von 30 Jahren mit steigendem Alter zunehmend in häufigerer freiwilliger Tätigkeit pro Woche ausdrückt.

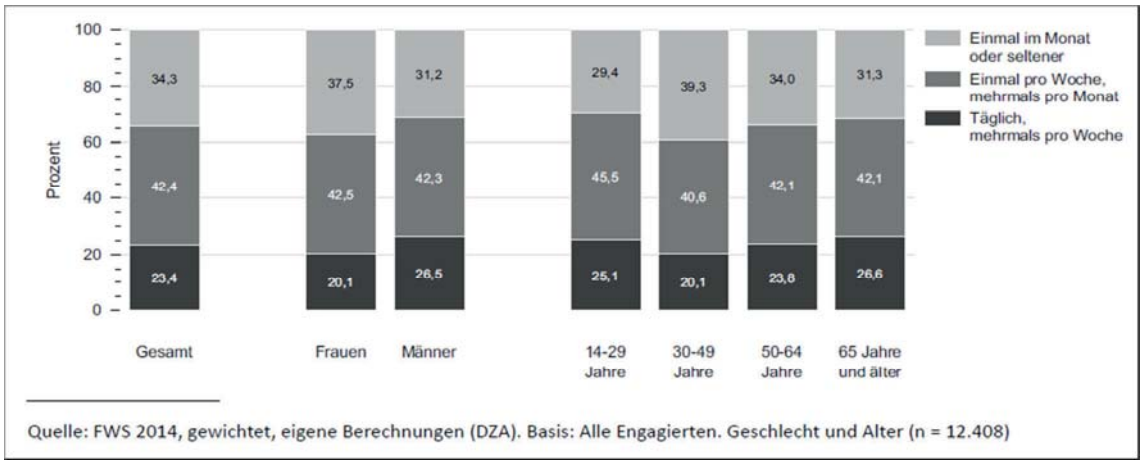


Abbildung 13 Häufigkeit der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 344.

Bezüglich der biographischen Dauer der freiwilligen Tätigkeit, die in Abbildung dargestellt wird, kann gesagt werden, dass jeweils etwa 24% der freiwillig Engagierten seit 2 Jahren oder 3 bis 5 Jahre freiwillig tätig sind, während etwa 21% seit 6 bis 10 Jahren und etwa 31% der freiwillig Engagierten seit mehr als 11 Jahren freiwillig tätig sind. Insgesamt ist also festzustellen, dass mehr als die Hälfte der freiwillig Engagierten ihrem jeweiligen Engagement bereits seit einer Dauer von mehr als 6 Jahren nachgehen. Hinsichtlich der Betrachtung der biographischen

Dauer freiwilliger Engagements von Männern und Frauen kann gesagt werden, dass der Anteil der Frauen in den Teilbereichen des kurzzeitigeren Engagements größer ist als bei den Männern, während Männer in den Teilbereichen des längerfristigen freiwilligen Engagements dominieren. In der Betrachtung der biographischen Dauer des freiwilligen Engagements nach Altersgruppen ist – entsprechend der längeren Lebensdauer – bei den älteren Gruppen ein größerer Anteil des langfristigen freiwilligen Engagements als bei den jüngeren Gruppen feststellbar.

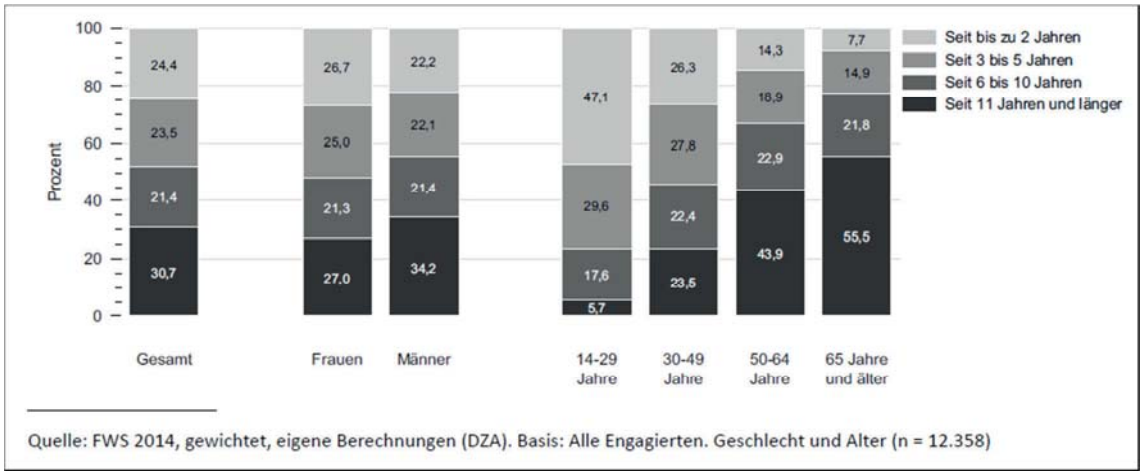


Abbildung 14 Biographische Dauer der freiwilligen Tätigkeit – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 350.

5.1.5.6 Qualität und Qualifizierung zum freiwilligen Engagement

Hinsichtlich der Betrachtung der Anteile der freiwillig Engagierten, für deren Tätigkeit eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist, die in Abbildung dargestellt werden, ist zu sehen, dass dies bei insgesamt 22,6% aller freiwillig Engagierten der Fall ist. Allerdings ist der Anteil der freiwillig engagierten Männer, die für ihre Tätigkeiten eine spezifische Ausbildung benötigen, mit 27,5% deutlich höher als bei den freiwillig engagierten Frauen mit 17,4%, während sich bei den Anteilen der freiwillig Engagierten mit spezifische Ausbildung über die Altersgruppen hinweg keine großen Unterschiede zeigen.

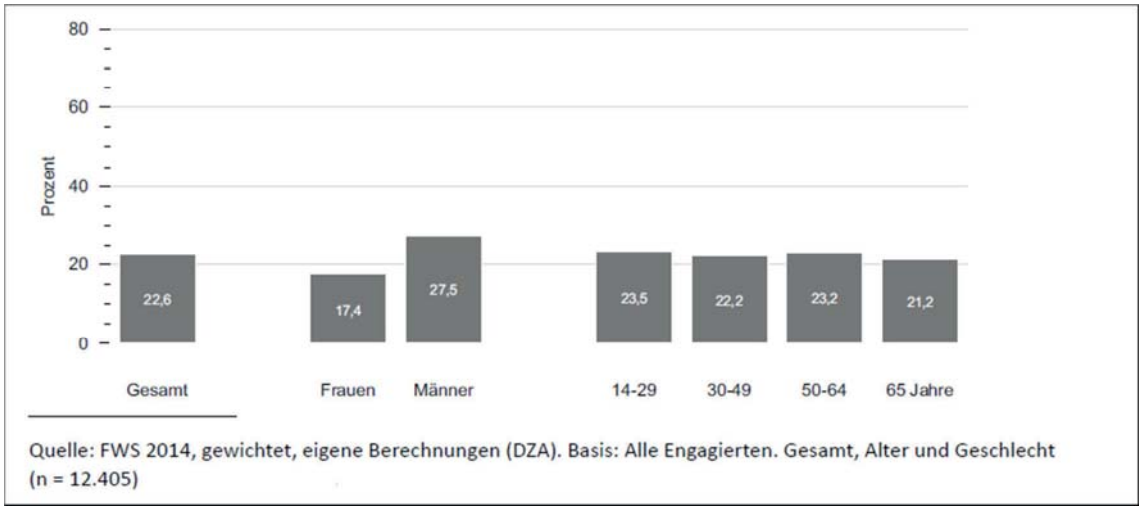


Abbildung 15 Anteile der Engagierten, für deren Tätigkeit eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 359.

Bei der Betrachtung von Abbildung 16, die zeigt in welchen konkreten Bereichen des freiwilligen Engagements eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist, ist zu erkennen, dass eine spezifische Ausbildung besonders häufig für freiwillige Tätigkeiten in den Bereichen *Unfall- oder Rettungsdienst oder Freiwillige Feuerwehr* (72,3%), *berufliche Interessensvertretung außerhalb des Betriebs* (41,3%), im *Gesundheitsbereich* (40,9%) sowie in der *außerschulischen Jugendarbeit oder der Bildungsarbeit für Erwachsene* (38,1%) notwendig ist, während für freiwillige Tätigkeiten in den Bereichen *Schule oder Kindergarten* (9,1%), *Politik und politische Interessensvertretung* (10,6%), *Freizeit und Geselligkeit* (12,5%) sowie im *kirchlichen oder religiösen Bereich* (14,3%) nur selten eine spezifische Ausbildung notwendig ist.

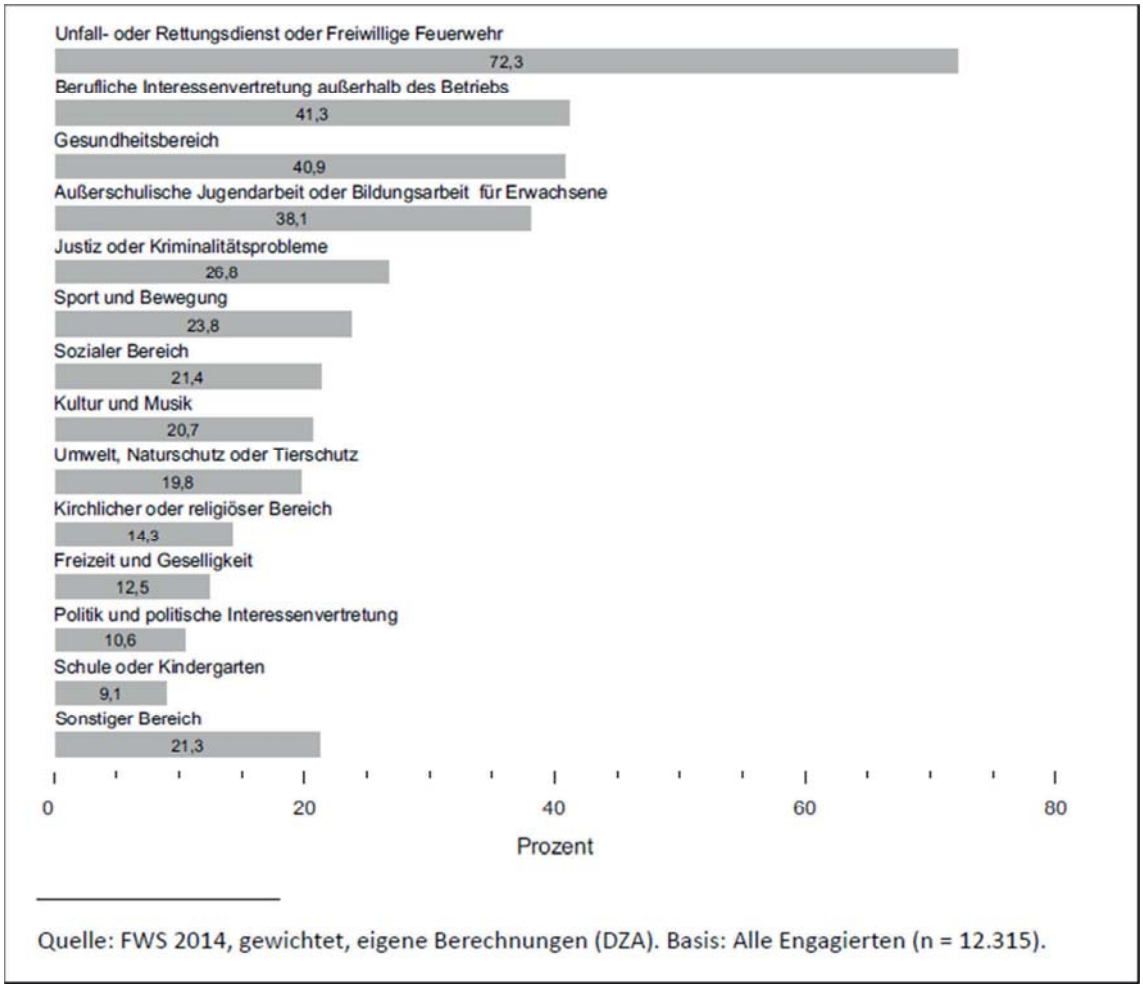


Abbildung 16 Anteile der engagierten Personen, für deren freiwillige Tätigkeit eine spezifische Aus- oder Weiterbildung erforderlich ist – nach gesellschaftlichen Bereichen. – Quelle: Simonson et al. 2017: 361.

5.1.5.7 Motivationen und Hinderungsgründe zum freiwilligen Engagement

Bezüglich der Motivationen und Anstöße der freiwillig Engagierten zu ihrer Tätigkeit, die in Abbildung 17 dargestellt sind, wird deutlich, dass der größte Teil (48%) der Anstöße zum freiwilligen Engagement aus dem Umfeld des Engagements selbst stammt. Weitere relevante Anteile der Anstöße zum freiwilligen Engagement stammen aus dem privaten Umfeld und zum geringeren Teil aus dem beruflichen Umfeld während Anstöße von außerhalb des direkten Umfelds relativ geringe Anteile aufweisen.

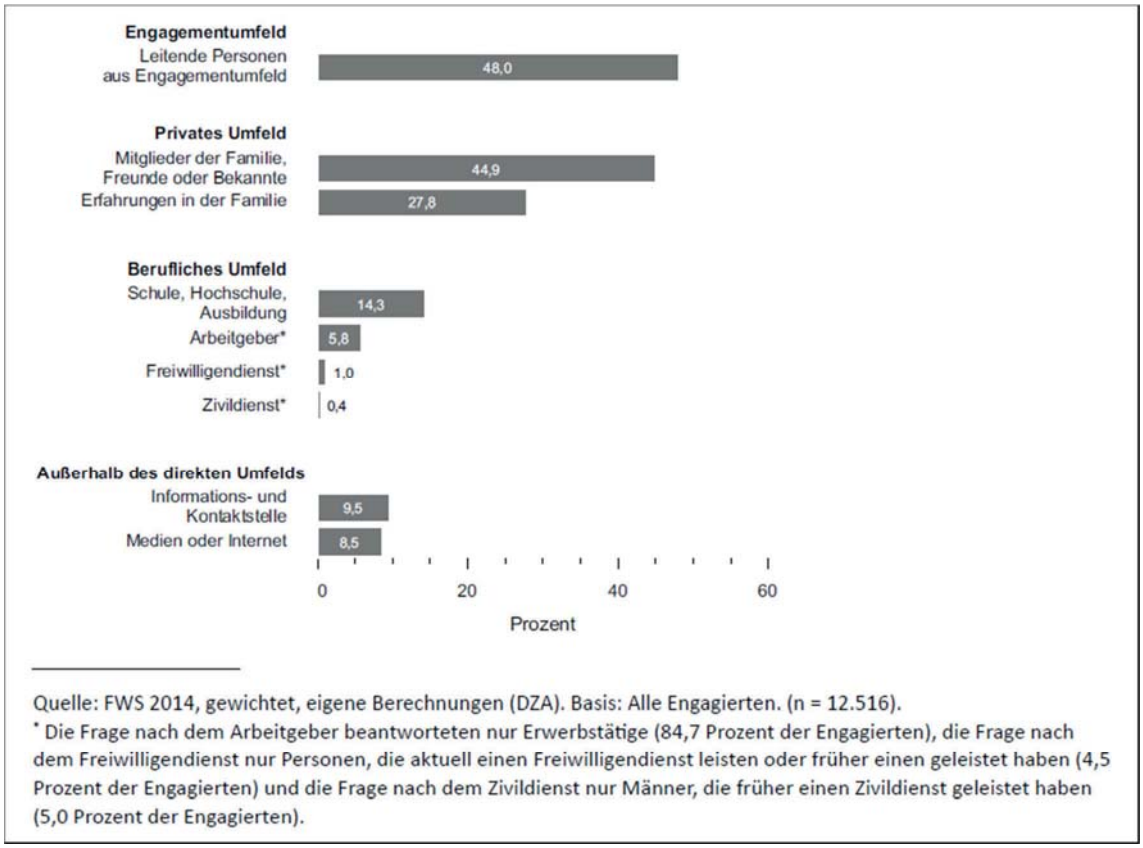


Abbildung 17 Angaben freiwillig Engagierter zu den Anstößen zu ihrem Engagement. – Quelle: Simonson et al. 2017: 420.

Bezüglich der Frage, ob die freiwillig Engagierten aus eigener Initiative oder aufgrund von Fragen von Dritten mit der freiwilligen Tätigkeit begonnen haben, die in Abbildung 18 dargestellt ist, ist zu sehen, dass in der Betrachtung aller freiwillig Engagierten jeweils etwa die Hälfte aus Eigeninitiative (53%) oder durch Nachfrage (47%) mit der freiwilligen Tätigkeit begonnen haben. Bei der nach Geschlechtern differenzierten Betrachtung der Frage nach der Eigeninitiative zum freiwilligen Engagement ist zu sehen, dass der Anteil der Eigeninitiative zum freiwilligen Engagement bei Frauen (ca. 50%) leicht größer ist als bei Männer (ca. 45%). Auch bei der Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen gibt es jeweils leichte Schwankungen, jedoch ist bei allen Altersgruppen über 30 Jahren der Anteil der durch Nachfrage zum freiwilligen Engagement gestoßenen Aktiven leicht größer als der Anteil der durch Eigeninitiative aktiv gewordenen.

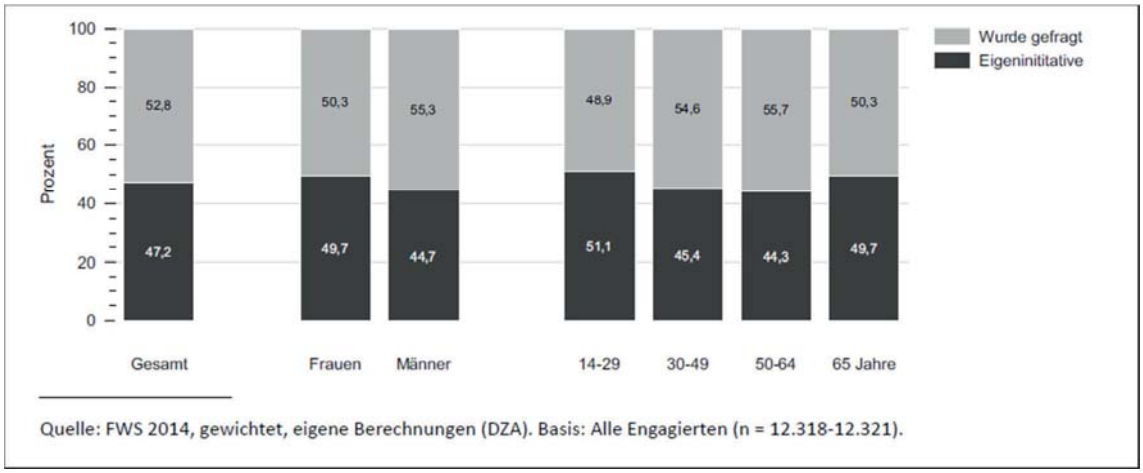


Abbildung 18 Anteile freiwillig engagierter Personen, die sich aus eigener Initiative heraus engagieren oder gefragt wurden – gesamt sowie nach Geschlecht & Alter. – Quelle: Simonson et al. 2017: 418.

Bei der Frage nach der Bereitschaft zu einem Engagement von aktuell nicht-engagierten Personen, die in Abbildung 19 dargestellt ist, fällt die Antwortmöglichkeit *Ja, vielleicht* über alle demographischen und bildungsspezifischen Gruppen hinweg jeweils um ein Vielfaches höher aus als die Antwortmöglichkeit *Ja, sicher*, was möglicherweise durch die Suggestivität der Frage erklärt werden kann, da viele Menschen nur ungern zugeben, dass sie sich kein freiwilliges Engagement für die Gemeinschaft vorstellen können. Allerdings unterscheiden sich hier die kumulierten Werte der Antwortmöglichkeiten *Ja, vielleicht* und *Ja, sicher*, die bei allen Nicht-Engagagierten ca. 59%, bei Frauen ca. 58% und bei Männern ca. 60% betragen. Bei den Altersgruppen liegt der kumulierte Wert bei den 14 bis 29-jährigen bei ca. 82% und nimmt mit steigendem Alter kontinuierlich ab, wodurch erkennbar ist, dass Menschen mit steigendem Alter weniger Interesse am Beginn einer freiwilligen Tätigkeit haben. Bei der Betrachtung dieser Frage nach Bildungsabschlüssen differenziert wird deutlich, dass die Bereitschaft zum Beginn eines freiwilligen Engagements mit höherem Bildungsabschluss steigt.

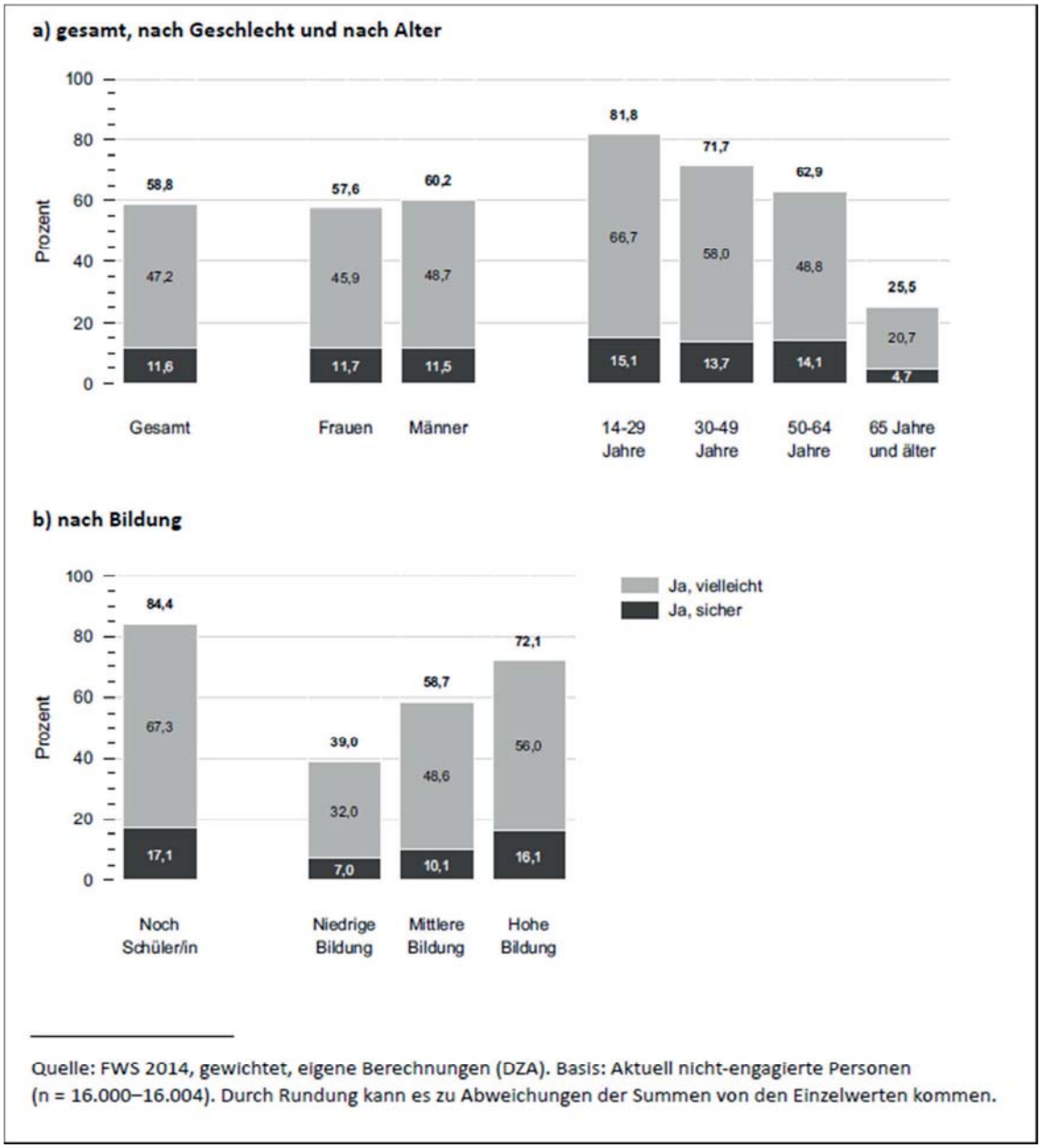


Abbildung 19 Anteile aktuell Nicht-Engagierter, die zu einem Engagement bereit sind – gesamt sowie nach Geschlecht, Alter & Bildung. – Quelle: Simonson et al. 2017: 169.

Bezüglich der Angaben der freiwillig Engagierten zu den Motiven ihres Engagements, die in Abbildung 20 dargestellt sind, ist zu sehen, dass die häufigste Antwort sich auf den *Spaß am Engagement* (94%) bezieht. Weitere häufig genannte Antwort zu den Motiven des freiwilligen Engagements waren das *Zusammenkommen mit Menschen* (82%), die *Mitgestaltung der Gesellschaft* (81%) sowie das *Zusammenkommen mit anderen Generationen* (80%). Weniger häufig genannte Antworten waren der Erwerb von Qualifikationen (51%), das *Gewinnen von Einfluss* (32%), das *berufliche Vorankommen* (25%) sowie das *Dazuverdienen* (7%). Es ist also erkennbar, dass den freiwillig Engagierten bei ihrem Engagement Aspekte des Spaßes sowie der Gesellschaft wesentlich wichtiger sind als rein ökonomische Aspekte.

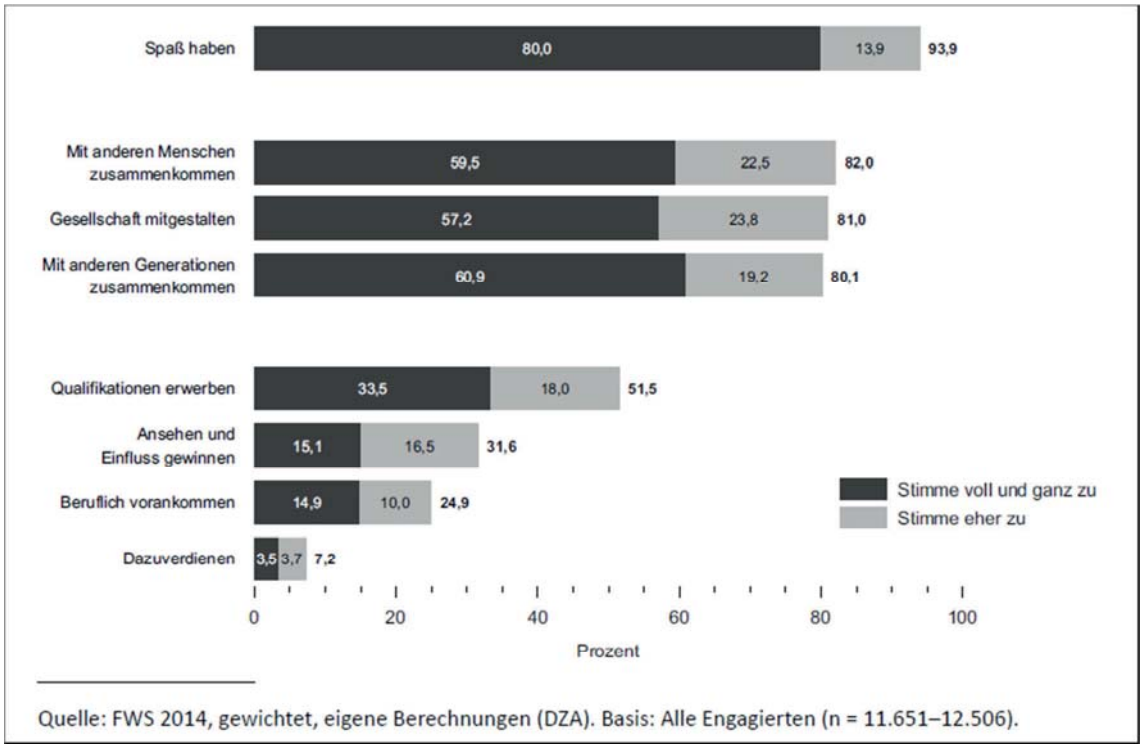


Abbildung 20 Angaben der freiwillig Engagierten zu den Motiven für ihr Engagement. – Quelle: Simonson et al. 2017: 427.

5.1.5.8 Regionale Ausprägungen im freiwilligen Engagement

Bei der Betrachtung der unterschiedlich hohen Anteile der freiwillig Engagierten in den 16 deutschen Bundesländern, die in Abbildung 21 dargestellt wird, ist zu sehen, dass die Länder Rheinland-Pfalz (48,3%), Baden-Württemberg (48,2%) und Bayern (47,3%) die höchsten Anteile der freiwillig Engagierten aufweisen, während diese Anteile in den Ländern Hamburg (36,0%), Sachsen-Anhalt (37,1%) und Berlin (37,2%) am geringsten ausfallen. Insgesamt ist erkennbar, dass die Anteile der freiwillig Engagierten in den westdeutschen Bundesländern höher ausfallen als in den Stadtstaaten und den ostdeutschen Bundesländern, was einerseits durch die überdurchschnittlich junge Bevölkerung der Stadtstaaten erklärt und andererseits beispielsweise im Bereich der Kinderbetreuung durch die Erfahrung der flächendeckenden Vollversorgung mit staatlich getragenen Kindergartenplätzen zu Zeiten der DDR (Gebauer 2010) der Menschen in den ostdeutschen Bundesländern und der damit verbundenen geringer empfundenen Notwendigkeit des freiwilligen Engagements in diesen Bundesländern, begründet werden kann.

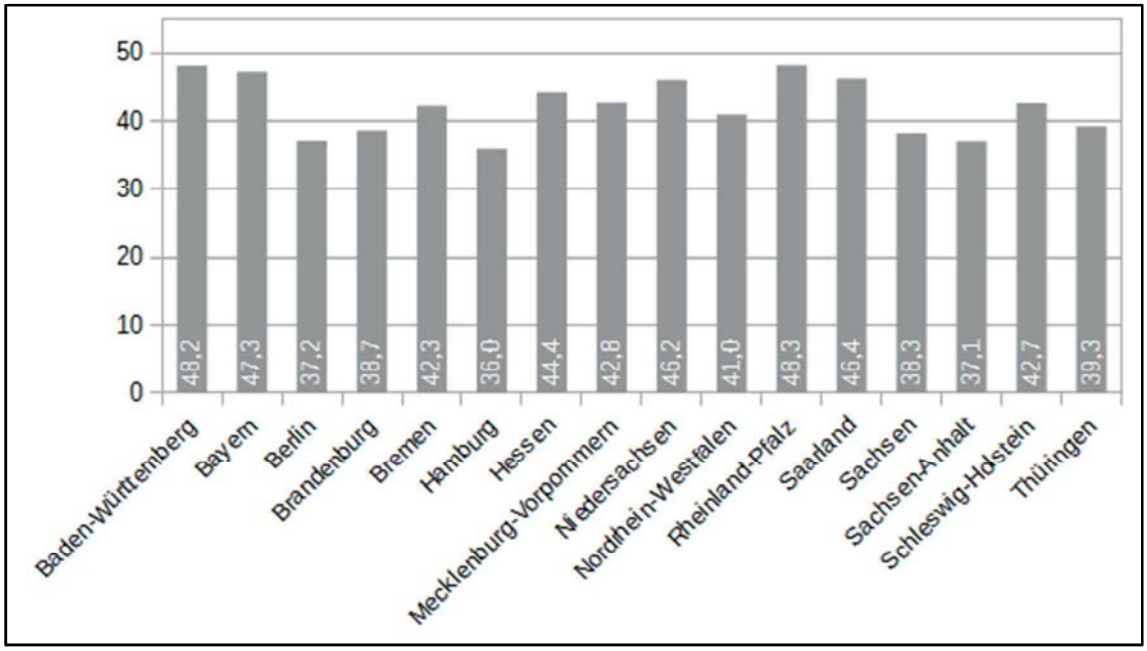


Abbildung 21 Relative Anteile (in Prozent) der freiwillig Engagierten nach Bundesländern. – Quelle: Eigene Darstellung nach Simonson et al. 2017: 579.

Analog zur Entwicklung des freiwilligen Engagements in der Bundesrepublik Deutschland (siehe Abbildung 3) ist auch der Anteil der freiwillig Engagierten in Baden-Württemberg seit 1999 kontinuierlich auf 48,2% im Jahr 2014 gestiegen (siehe Abbildung 22). Allerdings liegt der Anteil der freiwillig Engagierten in Baden-Württemberg damit deutlich über dem bundesweiten Schnitt von 43,6% freiwillig Engagierten, was sich auch darin widerspiegelt, dass Baden-Württemberg das Bundesland mit dem zweihöchsten Anteil der freiwillig Engagierten in der Bundesrepublik darstellt (siehe auch Abbildung 21).

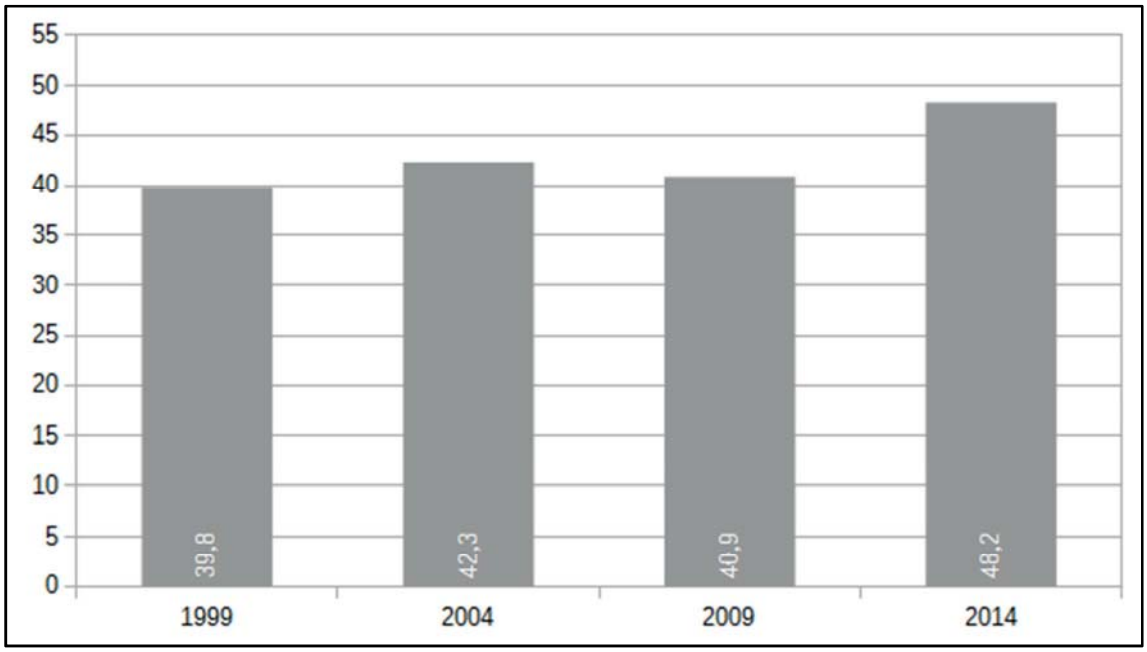


Abbildung 22 Entwicklung der relativen Anteile (in Prozent) der freiwillig Engagierten in Baden-Württemberg zwischen 1999 und 2014. – Quelle: Eigene Darstellung nach Simonson et al. 2017: 579.

5.1.6 Fazit

Die Analyse in diesem Arbeitspaket hat gezeigt, dass der Bedarf nach ehrenamtlichen Tätigkeiten im Jahr 2035 durch den größeren Anteil der älteren Bevölkerung im Vergleich zu heute höher liegt. Im gleichen Zeitraum geht der Anteil der Bevölkerung, der diese Tätigkeiten leisten kann, zurück. Dies liegt zum einen an dem geringeren Anteil der Bevölkerung, die potentiell ehrenamtlich tätig ist, zum anderen auch an der höheren Individualisierung der Bevölkerung, durch die die Ehrenamtsquote voraussichtlich sinken wird. Die Schere zwischen Nachfrage und Angebot im Bereich der ehrenamtlichen Tätigkeiten geht somit weiter auseinander.

Insgesamt ist prognostiziert, dass der Bevölkerungsstand in der Region Ostwürttemberg, der im Jahr 2035 bei etwa 442.000 Menschen liegen soll, stagniert. Allerdings wird es Verschiebungen in der Zusammensetzung der Altersgruppen in der Bevölkerung geben. So soll zwar die Gruppe der unter 20-jährigen bis 2035 in etwa auf dem gleichen Stand bleiben, während die Gruppen der 20 bis 40-jährigen und der jungen Alten vor allem ab 2025 schrumpfen und die Gruppen der mittleren Alten sowie vor allem der Hochaltrigen insbesondere ab 2025 wachsen sollen.

In absoluten Zahlen ausgedrückt werden die Gruppe der unter 20-jährigen im Zeitraum bis 2035 auf dem gleichen Stand stagnieren und die Gruppen der 20 bis 40-jährigen und der jungen Alten um 10.000 bzw. 17.000 Menschen schrumpfen, während die Gruppen der mittleren Alten und der Hochaltrigen im gleichen Zeitraum um 23.000 bzw. 10.000 Menschen wachsen sollen.

In Baden-Württemberg liegt die Ehrenamtsquote höher als in anderen Bundesländern. Nichtsdestotrotz wird es auch hier zu Problemen kommen, wenn die Nachfrage nach ehrenamtlichen Tätigkeiten das Angebot übersteigt. In den Bereichen der Daseinsvorsorge (Mobilität, Gesundheit, Feuerwehr) könnte die notwendige Versorgung mit diesen Gütern auf verschiedene Arten sichergestellt werden. Die in den Gemeinden fehlende Versorgung im Bereich der Daseinsvorsorge könnte ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich müsste bei einem Rückgang der ehrenamtlichen Tätigkeit von staatlicher Seite bewerkstelligt werden. Zum anderen könnte dem Rückgang durch eine stärkere Förderung und Unterstützung der ehrenamtlich Engagierten entgegengewirkt werden. Eine Möglichkeit hierfür wäre die Unterstützung der Fahrdienste durch Kümmerer, die durch eine Entlastung der ehrenamtlich engagierten Gruppen die Attraktivität des ehrenamtlichen Engagements steigern könnten.

5.2 Sekundäranalyse der wissenschaftlichen Literatur zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge

nexus - Dr. Christine von Blanckenburg, Robert Boden, Franziska Detsch, Marcus Neuhold

5.2.1 Einleitung

Freiwilliges Engagement hat in der politischen und öffentlichen Debatte in den letzten Jahren deutlich an Aufmerksamkeit gewonnen und mit der Einsetzung der Enquete-Kommission ‚Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements' im Jahr 1999 bildete sich die Engagementpolitik als Politikfeld heraus (vgl. Olk/Klein/Hartnuß 2010). Freiwilliges Engagement wurde zunehmend als gesellschaftliche Ressource entdeckt und in den letzten Jahren wurden Gesetze, Initiativen und Projekte zu dessen Stärkung ins Leben gerufen. Die gegenwärtigen Herausforderungen des demographischen Transformationsprozesses sowie der strukturelle Wandel in der Daseinsvorsorge erfordern neue Strategien der Gestaltung gesellschaftlichen Lebens. Zunehmend gewinnt unter diesen Herausforderungen das bürgerschaftliche Engagement in ländlich geprägten Räumen vor allem hinsichtlich struktureller Komponenten der Daseinsvorsorge, wie beispielsweise Einzelhandel, medizinische Nahversorgung und Verkehr, an Bedeutung. Die Analyse personeller Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements sowie der formalen und institutionellen Rahmenbedingungen dient dazu, den IST-Zustand zu beschrieben und Entwicklungsprognosen zu ermöglichen, sodass bürgerschaftliches Engagement nachhaltig gestaltet werden kann.

Die Frage danach, wie sich das bürgerschaftliche Engagement in den kommenden Jahren entwickeln wird, ist insbesondere für Kommunen in ländlichen Regionen von großem Interesse, da ehrenamtliche Strukturen hier einen nicht zu vernachlässigenden Teil des gesellschaftlichen Lebens beeinflussen und prägen. Zu wissen, welches Engagementpotenzial vorhanden ist, wie es effektiv genutzt werden kann und wie es sich voraussichtlich verändert, bildet die Basis für tragfähige Entscheidungen und Handlungen von Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft.

Der Freiwilligensurvey für Deutschland (vgl. Simonson et al. 2014) zeigt auf, dass die bundesweite Engagementquote innerhalb der letzten 15 Jahre um zehn Prozentpunkte auf 43,6% angestiegen ist. Bei Männern liegt der Anteil sich Engagierender bei 45,7%, bei Frauen bei 41,5%. Es stellen sich weiterhin regionale Differenzen heraus: In ländlichen Räumen gibt es einen höheren Anteil an Engagierten als in urbanen Räumen und die Engagementquote in Westdeutschland liegt mit 44,8% (Anstieg seit 1999 um 9,1%) höher als in Ostdeutschland mit 38,5 % (Anstieg seit 1999 um 10,6%).

Eine Sonderauswertung für Baden-Württemberg (vgl. Kausmann et al. 2016) zeigt eine steigende Engagementbereitschaft von 41% (2009) auf 48% (2014). Auch hier ist die Engagementquote im ländlichen Raum höher als im urbanen Raum: Sie stieg in ländlichen Gebieten von 41% (2009) auf 52% (2014) und in den städtischen Kerngebieten von 33% (1999) auf 38% (2009). Das Engagement ist gekoppelt an die Lebensphasen, so ist es während der Familiengründung und ab dem Eintritt in die Rente am geringsten. Bei den 75- bis 79-Jährigen engagie-

ren sich nur noch 24%. Bei den über 65-Jährigen ist als einzige Altersgruppe jedoch auch eine konstante Zunahme beim Engagement zu verzeichnen. Insgesamt können sich 22% der befragten Engagierten eine Ausweitung ihres Engagements vorstellen.

Als Leitfrage dieses Literaturberichtes wird formuliert: *„Wie werden sich das bürgerschaftliche Engagement und die Möglichkeiten, es in Mobilitätsdienstleistungen einzubinden, in Zukunft entwickeln?“*

5.2.2 Personelle Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge

5.2.2.1 Begriffserklärung

Im folgenden Kapitel wird der aktuelle Forschungsstand zu jenen Faktoren vorgestellt, welche eine besondere Relevanz für die Verfügbarkeit von freiwilligem Engagement aufweisen. Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der Frage, welche Eigenschaften damit in Zusammenhang zu bringen sind, dass und wie sich Menschen freiwillig engagieren. Der Begriff ‚personelle Ressourcen‘ soll jene Dispositionen darstellen, die Menschen dazu bewegen als auch befähigen, freiwilliges Engagement auszuüben.

Der Begriff ‚Ressource‘ macht deutlich, dass es Mittel und Möglichkeiten bedarf, um sich freiwillig zu engagieren. Gleichwohl sind diese Ressourcen personeller Natur, also jeder Person einzeln zuzuschreiben. Der Begriff soll im Folgenden alles umfassen, was durch potenziell Engagierte selbst verkörpert wird. So stellt beispielsweise Bildung nicht lediglich eine Kompetenz dar, die für freiwilliges Engagement mobilisiert werden kann. Personelle Ressourcen sind ein Konglomerat persönlicher Bedingungen, die einerseits die Möglichkeiten der Ausübung von Engagement repräsentieren und andererseits selbst in das Engagement einfließen. Erstere Erkenntnisdimension steht dabei häufig im Fokus der vorgestellten Untersuchungen und wird für gewöhnlich über die quantitative Bestimmung des Anteils an Ehrenamtlichen in Abhängigkeit jeweiliger persönlicher Ressourcen ausgedrückt. Ebenso zählen auch Fragestellungen nach dem Ehrenamtspotenzial zur quantitativen Bestimmung. Diese spiegeln den Anteil jener Personen wider, welche sich neu engagieren oder aber ihr bestehendes Engagement ausweiten. Derartiges Potenzial ist nicht konstant, sondern personell variabel und gestaltbar. Menschen können sich persönliche Ressourcen wie z. B. Bildung aneignen und (so wie in den neuen Bundesländern zu beobachten) kollektiv eine Zunahme des Engagements bewirken (vgl. Simonson et al. 2014). Ressourcen sollten also als entwicklungsfähig angesehen werden.

Aus der Konstellation der Ressourcen in unterschiedlichen Ausprägungen ergeben sich heterogene Lebenslagen, die das Eingebundensein in Sorgestrukturen und das Geben von Unterstützung unterschiedlich beeinflussen sowie die Möglichkeiten des Engagements schaffen oder auch begrenzen. Zur Abbildung dieser Zusammenhänge werden im Folgenden jene Ressourcen behandelt, welche besonders ausschlaggebend für freiwilliges Engagement sind: Zu den Themen Alter und Gesundheit, Zeit und Erwerbstätigkeit, Bildung und kultureller Hintergrund, Besitz und Einkommen, soziale Netzwerke, Geschlecht und Motive wird die derzeitige Literaturlandschaft und der entsprechende Forschungsstand dargestellt. Grundsätzlich kann bereits eine grobe Ausrichtung vorbemerkt werden: Das bürgerschaftliche Engagement steigt mit der Verfügbarkeit persönlicher Ressourcen an (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, S. 16).

5.2.2.2 Alter und Gesundheit

Für bürgerschaftliches Engagement stellt das Alter auf Seiten der potenziell Engagierten sowie derjenigen, denen Engagement zu Gute kommt, einen zentralen Faktor dar.

Die Auswertung des Deutschen Alterssurveys aus dem Jahre 2016 zeigt, dass das Engagement über alle Altersgruppen hinweg stark zugenommen hat. Besonders bei Menschen in der zweiten Lebenshälfte (über 40 Jahre) hat sich der Anteil derjenigen, die sich freiwillig engagieren von 11,7% in 1996 auf 22,2% in 2014 fast verdoppelt. Die stärkste Zunahme hat hierbei die Altersgruppe der 66 - 71-Jährigen zu verzeichnen. Während sich in dieser Altersgruppe 1996 lediglich jeder zehnte Mensch freiwillig engagierte, tat dies 2014 bereits jeder dritte. Damit ist die Altersgruppe der 66 - 71-Jährigen deutlich stärker in bürgerschaftliches Engagement involviert und bildet im Alterssurvey auch den größten Anteil der im Engagement tätigen Personen. Unter Menschen, die älter als 71 Jahre sind, nimmt der Anteil engagierter Personen allerdings wieder deutlich ab; Je älter hier die Menschen sind, desto seltener ist das Engagement (vgl. Wetzel und Simonson 2016).

Der Anstieg des Engagements hat sich in allen Altersgruppen verstärkt, besonders innerhalb der Gruppe der über 65-Jährigen. Insgesamt sind in diesem Alter nun ganz ähnlich wie im Deutschen Alterssurvey 34% aller Menschen freiwillig engagiert. Allerdings stellt diese Gruppe im Freiwilligensurvey diejenige mit der geringsten Engagementquote dar und steht damit im Kontrast zu den drei Gruppen der 14 - 29-Jährigen, der 30 - 49-Jährigen und der 50 - 64-Jährigen, in welchen sich 2014 zwischen 45,5% und 46,9% der Menschen freiwillig engagierten (vgl. Vogel et al. 2017).

Die Ursache derartiger Diskrepanzen liegt in den unterschiedlichen Erhebungen und insbesondere deren Auswertungen, welche mit unterschiedlichen Konzeptionen des Begriffs ‚freiwilliges Engagement' einhergehen. Im Deutschen Alterssurvey wird ‚freiwilliges Engagement' definitorisch auf ‚organisationsgebundenes Engagement' begrenzt, wodurch freiere Formen des Engagements, wie beispielsweise solche in immer häufiger vorkommenden projektförmigen Initiativen, nicht erfasst werden (vgl. Wetzel und Simonson 2016). Dem gegenüber steht eine freiere Auslegung des Begriffs im Freiwilligen Survey, welche sich auf die deutlich weitere und nicht organisationsgebundene Definition freiwilligen Engagements der Enquete-Kommission zur Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements stützt (vgl. Simonson et al. 2017).

Aus der annähernden Deckungsgleichheit in der Quote der älteren Altersgruppe kann abgeleitet werden, dass das Engagement jener Gruppe in Deutschland noch deutlich stärker klassisch formalisiert und organisational gebunden praktiziert wird. Der ‚Bericht zur Lage der älteren Generation' bestätigt diese Annahme (vgl. BMFSFJ 2005). Dem gegenüber stehen die jüngeren Altersgruppen, in denen freiwilliges Engagement stärker losgelöst von organisationalen Formalitäten und verstärkt initiativ und projektförmig wahrgenommen wird.

Der relativ starke Anstieg in der Gruppe der ‚jüngeren Alten' oder auch ‚Silver-Ager' hat zudem Spekulationen über etwaige Gründe in den Diskurs gebracht (vgl. Exner et al. 2015). Im Alter nehmen Gesundheitsprobleme tendenziell zu. Doch trotz der steigenden Beeinträchtigung mit dem Lebensalter ist hier eine positive Tendenz bezüglich des Engagements festzustellen (vgl. Sievert et al. 2013). Das liegt an der steigenden Lebenserwartung, durch die Menschen auch im

höheren Lebensalter aktiver und leistungsfähiger sind, als in vergangenen Zeiten (vgl. BMFSFJ 2005; Wetzel und Simonson 2016). So bringen sich ältere Menschen ab dem 60. Lebensjahr durchschnittlich 19 bis 22 Stunden wöchentlich im bürgerschaftlichen Engagement ein (vgl. Menning 2004). Dennoch bringt diese Entwicklung die Kehrseite mit sich, dass mit der steigenden Lebenserwartung eine wachsende Gruppe von hochbetagten, pflegebedürftigen Menschen einhergeht. Die Gesundheitsversorgung als zentrales Element der Daseinsvorsorge stellt hier zukünftig eine große Herausforderung dar, welche u. a. durch die Stärkung der Ehrenamtsstrukturen bewältigt werden könnte (vgl. BMFSFJ 2016).

Unabhängig davon stellt sich die Möglichkeit eines Engagements im höheren Alter nicht unmittelbar als freie Wahl dar, sondern wird durch das gesellschaftliche Ideal eines ‚erfolgreichen bzw. aktiven Alterns' in Aussicht gestellt. Das Altern wird also immer stärker als individuelle Entscheidung angesehen. Dem Altern sollte demzufolge individuell mit einer aktiven und selbstbestimmten Lebensführung begegnet werden (vgl. Nowossadeck und Vogel 2013; Backes und Clemens, 2002; van Dyk 2015). Diese neue Auffassung vom Altern verstärkt die Bereitschaft älterer Menschen zu freiwilligem Engagement. Hinzu kommt, dass das Gefühl gebraucht zu werden und an der Gesellschaft teilzuhaben sich für Menschen im Rentenalter als besonders wichtig darstellt (vgl. Generali Zukunftsfonds 2017). Dennoch sind der Gestaltbarkeit des Lebens im Alter gesundheitliche Grenzen gesetzt, was in dem deutlich geringeren Anteil der über 71-Jährigen im freiwilligen Engagement deutlich wird (vgl. Wetzel und Simonson 2016, 79 ff.).

Zu dieser Tendenz der erstarkenden „jungen Alten" (van Dyk und Haubner 2019), kommt die in der Generali Altersstudie angeführte Erkenntnis hinzu, dass im Alter das Verantwortungsgefühl für die Mitmenschen in besonderem Maße steigt. Im freiwilligen Engagement wird hier eine Möglichkeit gesehen, diesem Auftrag der Verantwortungsübernahme nachzukommen (vgl. Generali Zukunftsfonds 2017, S.3). Zudem ist zu beobachten, dass sich ältere Engagierte tendenziell eher in der Betreuung älterer Menschen und jüngere Menschen sich eher im Kontakt mit Jüngeren engagieren (vgl. Hagen und Vogel 2012). Konsistent dazu engagieren sich Jüngere verstärkt in Vereinen im Bereich Sport und Bewegung und Ältere vermehrt im Sozial- und Gesundheitsbereich als auch im kirchlichen Bereich (vgl. Reinders 2014). Das Kümmern um bedürftige Menschen spiegelt dabei einen relativ großen Anteil an informellem, nicht erfasstem Engagement wider (vgl. BMFSFJ 2011).

Das bürgerschaftliche Engagement ist in einigen Lebensbereichen (wie z. B. der Mobilität) bedingt durch den Wegfall staatlicher Strukturen durch die Autonomie der Engagierten bei Ideenfindung und Umsetzung gekennzeichnet. Gleichsam zeigte sich auch, dass die kooperative Unterstützung durch staatliche Strukturen unerlässlich für das Engagement in der Daseinsvorsorge ist. Es gilt insgesamt also beide Ansprüche zu bedienen, um insbesondere das Engagement von alten Menschen für alte Menschen zu erhalten und zu fördern (vgl. Strasser und Stricker 2011, S.479ff.) Das Engagement der Älteren in Seniorengruppen lässt die Vermutung zu, dass vermehrt soziale Kontaktpunkte zwischen diesen Altersgruppen bestehen und nicht zuletzt dadurch seitens der jungen Alten das Gefühl der Mitverantwortung gegenüber älteren Bedürftigen (in Anbetracht der eigenen, zukünftigen Bedürftigkeit) besonders ausgeprägt ist.

Insgesamt sind also sich gegenseitig begünstigende Prozesse festzuhalten: Die steigende Lebenserwartung mit verbessertem Gesundheitszustand im Alter, das neue Lebensmodell eines selbstbestimmten, aktiv gestalteten Alterns, als auch das gesteigerte Bedürfnis gesellschaftlichen Engagements führten zu einer deutlichen Steigerung des Anteils von freiwillig engagierten, älteren Menschen. Auch wenn derzeit der größte Anteil von Engagierten noch in jüngeren Altersgruppen liegt, so wird angesichts der stetig wachsenden Beteiligung der jungen Alten, dieser Gruppe großes Potenzial zugesprochen. Zudem steigt die Engagementbereitschaft: Unter den Nicht-Engagierten sagte jede neunte Person dieser Altersgruppe aus, sich zukünftig freiwillig engagieren zu wollen (vgl. Nowossadeck und Vogel 2013).

Die steigende Lebenserwartung ermöglicht Menschen im Rentenalter zwar das Wahrnehmen eines Engagements, löst allerdings nicht das Problem körperlicher Bedürftigkeit, sondern verschiebt dieses lediglich zeitlich in spätere Lebensjahre. Durch medizinische Möglichkeiten dehnt sich zudem jene Phase von Pflegebedürftigkeit in Zukunft länger aus. Waren in der Pflege in der Vergangenheit oftmals die eigenen Kinder involviert, so steigt heute die Wohnentfernung der Kinder tendenziell an. Waren 1996 noch 38% der Kinder im selben Dorf ansässig, waren es 2016 lediglich noch 26%. Diese Tendenz ist insbesondere bei Kindern von Eltern mit höherem Bildungsstand (20% im Wohnort der Eltern Verbleibende in 2014) gegenüber Kindern mit Eltern mit niedrigerem Bildungsstand (36% Verbleibende in 2014) zu verzeichnen (vgl. Mahne et al. 2016). Gerade in Hinblick auf die im Vergleich höhere Lebenserwartung der ersten Gruppe deutet sich hier eine zukünftig problematische Situation an.

Neben der quantitativen Dimension der Anzahl sich Engagierender bedingt das Alter aber auch qualitative Komponenten in der Ausübung freiwilligen Engagements: Mit zunehmendem Alter sind entsprechende Kompetenzen stärker ausgeprägt, wodurch die Qualität in der Leistung freiwilligen Engagements generell steigt (vgl. Brauers und Braun 2006). Zudem bringen ältere Menschen Lebenserfahrung mit, von der jüngere Menschen im Austausch profitieren und sich Schlüsselkompetenzen für die Bewältigung des alltäglichen Lebens aneignen können (vgl. BMFSFJ 2016). Allerdings wirkt die Tendenz, dass Ältere sich eher für Ältere und Jüngere eher für Jüngere engagieren, dem gesellschaftlichen Potential eines Erfahrungsaustauschs von Alt nach Jung entgegen. Vice versa lässt sich der Mehrwert feststellen, dass die Engagierten im Alter von steigender Lebenszufriedenheit und Gesundheit profitieren (vgl. Erlinghagen et al. 2008).

Bezüglich des Engagements im Daseinsvorsorgebereich der Mobilität zeigt sich seitens der freiwillig engagierten Fahrerinnen und Fahrer, dass die Silver-Ager den Großteil des Engagements in Bürgerbusvereinen ausmachen. So sind 70% der hier tätigen Personen im Alter zwischen 63 und 73 Jahren (vgl. Pitz et al. 2017). Männer sind in dieser Tätigkeit mit durchschnittlich 66,7 Jahren rund 6,4 Jahre älter als Frauen mit einem Durchschnittsalter von 60,3 Jahren, was ursächlich in dem durchschnittlich späteren Renteneintritt von Männern zu vermuten ist (ebd., 11). Fahrerinnen und Fahrer bewerten sich dabei zumeist gesundheitlich in guter bis sehr guter Verfassung (ebd., 13).

Im Raum Baden-Württemberg besteht eine im Vergleich sehr hohe Engagementquote. Im Länderbericht des DZA zum Freiwilligensurvey 2014 belegt Baden-Württemberg mit 48,2% freiwillig engagierter Personen Platz zwei unter den Bundesländern (vgl. Kausmann et al. 2016, 38). Die jüngsten drei Altersgruppen von 14 - 29, von 30 - 49 und von 50 - 64 Jahren unterschieden

sich nicht signifikant in der Engagementquote, welche jeweils zwischen 45,5% und 47% liegt. Der Anteil der über 65-Jährigen liegt bei 43,1% (vgl. Kausmann et al. 2016, 79ff.).

Eine Besonderheit für Baden-Württemberg besteht in dem vergleichsweise jungen Durchschnittsalter der Engagierten. Laut der länderspezifischen Auswertung des Freiwilligensurveys „Lebendige Bürgergesellschaft in Baden-Württemberg“ liegt dieser Altersdurchschnitt bei 30,3 Jahren im Vergleich zu 37,5 Jahren im übrigen Deutschland (vgl. Hoch et al. 2007). Dies liegt am hohen Anteil von Menschen unter 20 Jahren im Engagement. Während sich in Baden-Württemberg 55% von ihnen engagieren, tun dies im deutschlandweiten Vergleich lediglich 50% (vgl. ebd., 47).

In der Betrachtung der Bevölkerungsstruktur erhalten diese Erkenntnisse neue Aussagekraft. Denn Baden-Württemberg ist das Bundesland mit dem niedrigsten Altersdurchschnitt in Deutschland. Zudem liegen die Anteile sowohl der jungen Alten, als auch der Hochbetagten heute im unterdurchschnittlichen Bereich. Die Alterungstendenz liegt ebenfalls unter dem deutschen Durchschnitt (vgl. Nowossadeck et al. 2010). Diese Entwicklung ist in Hinblick auf die drohende Überalterung der Bevölkerung und die damit einhergehenden Probleme der Daseinsvorsorge für den Raum positiv zu bewerten. Auch sind keine starken Abwanderungsbewegungen junger Bevölkerungsteile zu verzeichnen, wie es nach der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern der Fall war. Zumindest die Zahlen zum Alter weisen in dieser Hinsicht auf eine positive Entwicklung der Engagementstrukturen in Baden-Württemberg insgesamt hin.

5.2.2.3 Zeit und Erwerbstätigkeit

Eine weitere Ressource für bürgerschaftliches Engagement ist Zeit. Hier ist die grundsätzliche Unterscheidung zwischen Freizeit und Nicht-Freizeit wichtig, wenn davon ausgegangen wird, dass die Freizeit für freiwilliges Engagement genutzt wird oder potenziell genutzt werden kann. Den wichtigsten Einfluss auf die (frei) verfügbare Zeit hat die beruflich verwendete Zeit, anhand derer sich die Lebensphasen der Schul- und Berufsausbildung, der Erwerbstätigkeit und der Rentenzeit als für Engagement relevante Kategorien unterscheiden lassen. In Hinblick auf die Lebensphasen steht die Kategorie der Erwerbstätigkeit daher stark mit der Frage nach dem Alter im Zusammenhang.

Die Betrachtung von Zeit und Erwerbstätigkeit sollte jedoch nicht auf die bloße Verfügbarkeit zu investierender Zeit reduziert werden. Benedetti weist darauf hin, dass Erwerbsarbeit und in noch stärkerem Maße die Tätigkeit im Engagement für Menschen eine individuelle Sinnstiftung repräsentieren und somit eine zentrale Rolle für das eigene Wohlbefinden spielen (vgl. Benedetti 2015, 70f.). Zudem stehen beide Formen der Tätigkeit berufsbiographisch miteinander in Verbindung. Nicht zuletzt Kompetenzen und Erfahrungen können in den jeweils anderen Bereich hineingetragen werden und schlagen sich dort nieder (vgl. ebd., 73).

Dennoch liegt im ersten Moment die Vermutung nahe, dass Menschen mit besonders viel Freizeit sich häufiger einem freiwilligen Engagement widmen. Schließlich werden sowohl Zeitknappheit, als auch berufliche Anforderungen als wichtigste Gründe genannt, warum früheres Engagement beendet beziehungsweise niemals ein Engagement aufgenommen wurde (vgl. Simonson et al. 2014, 153). Doch lässt sich diese Erkenntnis nicht grundsätzlich verallgemei-

nern. So zeigt sich deutlich, dass Menschen in Ausbildung mit durchschnittlich 55,3% als auch Erwerbstätige mit durchschnittlich 48,9% sich deutlich häufiger engagieren, als Menschen in Arbeitslosigkeit mit einer Engagementquote von nur 26,1%. Zudem spielt die Wochenarbeitszeit eine entscheidende Rolle: Je höher diese ist, desto geringer ist das Engagement. Menschen im Rentenalter sind mit 36,3% nicht im gleichen Maße wie Erwerbstätige engagiert (vgl. ebd., 450f.). Auch in anderen Studien zeigte sich, dass der Übergang in den Ruhestand für diese Menschen kaum oder gar nicht eine Initiation der Aufnahme eines freiwilligen Engagements bedeutet (vgl. Mutchler et al. 2003; Scherger, Nazroo und Higgs 2011; Lancee und Radl 2014).

Für Erwerbstätige lässt sich ein gewisser Zusammenhang zwischen mehr Freizeit und Engagement feststellen. Denn die Engagementquote von in Teilzeit beschäftigten Menschen ist um 4,4% höher, als von solchen in Vollzeit (vgl. Simonson et al. 2014, 451). Allerdings gilt dies nur für Frauen. Männer hingegen sind in Teilzeit und Vollzeit gleichermaßen engagiert. Dies ist dadurch zu begründen, dass Frauen neben der Erwerbsarbeit immer noch stärker durch Familienarbeit und Haushaltsführung belastet sind als Männer (ebd., 460).

Insgesamt liegt die Vermutung nahe, dass das Verlassen der aktiven Lebensphase der Erwerbstätigkeit in das Rentenalter für viele Menschen einen Bruch darstellt, der in erster Instanz durch Ruhe und Abstand gekennzeichnet ist. Hier lässt sich allerdings feststellen, dass mit einer höheren beruflichen Qualifikation (besserer Gesundheitszustand, höheres Einkommen, höhere Motivation, erträglichere Arbeitsbedingungen, mehr individueller Handlungsspielraum, höherer beruflicher Status, bessere soziale Einbindung in den Betrieb) auch das Interesse der Weiterbeschäftigung im Alter höher ist (vgl. Vogel, Kausmann und Hagen 2017).

Betrachtet man das Problem der Erwerbslosigkeit, fällt auf, dass hier der Anteil der freiwillig engagierten Menschen vergleichsweise gering ist. Voigtländer sieht dies in der geringen gesellschaftlichen Integration der Betroffenen begründet. Bei Erwerbslosigkeit brechen entsprechende soziale Kontakte weg, durch die den Betroffenen materielle als auch ideelle Unterstützung für ein Engagement zu teil werden könnte (vgl. Voigtlänger 2015, 40). Dies zeigt sich zudem in den unterschiedlichen Anteilen von ALG1- gegenüber ALG2-Empfängerinnen und -Empfängern. Erstere sind mit 31% deutlich häufiger engagiert, als zweitere mit 22% (vgl. Gensicke und Geiss 2010, 102).

Dennoch sind auch gegenteilige Tendenzen bei erwerbslosen Personen zu beobachten: Denn mit der Ausübung eines Engagements während der Erwerbslosigkeit wird die Möglichkeit sozialer Teilhabe und der Verfolgung eigener Interessen eröffnet. Das durchschnittliche Engagement von Erwerbslosen liegt mit 22 Stunden pro Monat gegenüber durchschnittlich 18 Stunden bei Erwerbstätigen deutlich höher. Es bleibt festzuhalten, dass Erwerbslose sich zwar seltener engagieren, dann aber deutlich mehr Zeit im Engagement verbringen (ebd., 22).

Im Falle des Engagementbereichs der Bürgerbusse zeigt sich, dass das Rentenalter mit freiwilligem Engagement positiv korreliert. Die gewonnene Freizeit ohne Erwerbstätigkeit scheint für die Wahrnehmung der Fahrtätigkeit eine entscheidende Rolle zu spielen (vgl. Pitz et al. 2017). Für das Ausüben des Fahrdienstes spielt die Verfügbarkeit für das Engagement zur Normalarbeitszeit (tagsüber von Montag bis Freitag) darüber hinaus eine wichtige Rolle und ist für Vollzeiterwerbstätige kaum möglich.

Der Einfluss von Erwerbstätigkeit auf Engagement zeigt sich auch für den Raum Baden-Württemberg und ist mit den allgemeinen Erkenntnissen vereinbar. Auch in Baden-

Württemberg gilt für erwerbstätige Menschen, je geringer die Arbeitszeit, desto höher die Wahrscheinlichkeit für freiwilliges Engagement. Von Menschen mit einer Wochenarbeitszeit von unter 15 Stunden engagieren sich 56%, bei unter 34 Stunden sind es 53% und unter 42 Stunden 40%. Bei einer Tätigkeit von über 42 Stunden steigt diese Quote interessanter Weise auf 42% an. Auffällig ist allerdings der Sprung von 13% zwischen Teilzeit und Vollzeitarbeit, was durch eine stärkere berufliche Einbindung und Belastung erklärbar ist. Dennoch ist auch bei Vollzeitanstellung der Wert mit 40% vergleichsweise hoch, was unter anderem in einer zunehmenden Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements von Angestellten durch ihre Arbeitgeber begründet liegt. Demnach profitieren unter den Erwerbstätigen 78% von flexibler Arbeitszeiteinteilung, 72% von Freistellungen für das Engagement und 68% von nutzbarer Infrastruktur (vgl. Gensicke und Geiss 2010, 28ff.).

5.2.2.4 Bildung

Im Folgenden wird die Rolle der Bildung eines Menschen für freiwilliges Engagement beleuchtet. Bildung ist hier im allgemeingebräuchlichen Sinne als eine gesellschaftlich anerkannte Qualifikation, repräsentiert durch einen Bildungsabschluss, zu verstehen. Diese reduzierte Betrachtung von Bildung dient der datenbasierten Unterscheidbarkeit von Bildungsgruppen im Engagement, wie sie in den meisten Untersuchungen differenziert werden.

Dazu wird zunächst die Relation des höchsten Bildungsabschlusses eines Menschen zur Wahrscheinlichkeit der Ausübung eines freiwilligen Engagements betrachtet: Hier liegt eine sehr deutliche Tendenz vor, denn je höher der Bildungsabschluss einer Person ist, desto eher engagiert sie sich. So gehen unter den Personen mit einem Haupt- oder Realschulabschluss als auch einer abgeschlossenen Berufsausbildung insgesamt 36,2% einem Engagement nach, bei Personen mit dem gleichen Schulabschluss aber ohne Ausbildung sind es 23,5%. Personen mit Fachhochschulreife engagieren sich im Vergleich deutlich häufiger, zu 44,4% mit abgeschlossener Berufsausbildung und zu 49,4% ohne Berufsausbildung. Der geringere Anteil bei Personen mit vermeintlich niedrigerem Bildungsstatus ist dabei auf ein vermehrtes Engagement von sich im Studium befindlichen Personen zu begründen. Denn Menschen mit Hochschul- oder Universitätsstudium engagieren sich zu 54,1% (vgl. Simonson et al. 2014, 449).

Benedetti bietet einen möglichen Erklärungsansatz für den Zusammenhang von Bildung und Engagement, der sich auf einen weiten Bildungsbegriff stützt: Er betrachtet Bildung als Werkzeug zur „Aufhebung von Fremdbestimmung“, zur Aneignung von Welt, als Mittel der Selbst-Autonomisierung eines Individuums (vgl. Benedetti 2015, 35ff.). Bildung ist demnach durch starke Selbstwirksamkeitserfahrung geprägt, wodurch Menschen lernen, dass sie in ihrem Handeln Dinge verändern und sich hierzu auch sozial einbringen können. Zudem zeigt Benedetti auf, dass Engagement insbesondere durch einen Selbstbezug, d. h. einen Bezug zur eigenen Biographie, gekennzeichnet ist (vgl. ebd., 64). Engagement wird so zu einer Frage der gesellschaftlichen Identifikation. Soziale Teilhabe ist in diesem Sinne stark mit dem Gefühl verbunden, ein Teil der Gesellschaft zu sein. Diese Annahme bestätigt sich z. B. durch den geringeren Anteil von Erwerbslosen im Engagement. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um Menschen, welche diesen Bildungsprozess nicht durchlaufen haben bzw. welche oft nicht das Gefühl haben, als Teil der Gesellschaft anerkannt zu sein (vgl. Wratil, Helbing und Wiens 2017).

Maßgeblich für freiwilliges Engagement ist also weniger der formale Bildungsabschluss, sondern vielmehr die Erfahrung der Selbstwirksamkeit. Allerdings repräsentiert der Bildungsabschluss diese Erfahrung eben in dem Sinne, dass Menschen sich als funktional integrierte Teile der Gesellschaft verstehen. Betrachtete man die Situation von Erwerbslosen mit niedrigem Bildungsabschluss, als Menschen mit den wohl geringsten Möglichkeiten der Teilhabe und Selbstverwirklichung, wird dieser Zusammenhang offenbar: Lediglich 12% von ihnen engagieren sich freiwillig (vgl. Gensicke und Geiss 2010, 102).

In Baden-Württemberg unterscheiden sich die Auswirkung des Bildungsniveaus auf Engagement nicht nennenswert vom Rest Deutschlands. Jedoch liegt der Anteil von Menschen mit Abitur bzw. Hochschulabschluss in Baden-Württemberg mit 57% als auch 50% deutlich über dem deutschen Durchschnitt (vgl. Batarilo-Henschen, Alscher und Knobelsdorff 2011). Das hohe Bildungsniveau kann demnach als zentrales Merkmal zur Erklärung der überdurchschnittlichen Engagementquote im Raum Baden-Württemberg verstanden werden.

5.2.2.5 Einkommen und Besitz

In der Untersuchung des Einflusses von Einkommen und Besitz auf freiwilliges Engagement wird ein deutlicher Zusammenhang offenbar: Generell zeigt sich über nahezu alle Untersuchungen hinweg, dass die finanzielle Situation mit der Engagementbereitschaft zusammenhängt. Einkommen als auch Besitz spiegeln die finanzielle Situation eines Menschen wider und korrelieren positiv, d. h. je besser die finanzielle Situation, desto größer das freiwillige Engagement. Im Freiwilligensurvey wird nach der subjektiv eingeschätzten finanziellen Situation von Personen gefragt. Laut den Erhebungen engagieren sich 50% jener Personen, die ihre finanzielle Lage als gut einschätzen. Die Quote ist nahezu doppelt so hoch wie diejenige der Personen, die ihre finanzielle Lage als schlecht einschätzen mit 26,9% (vgl. Simonson et al. 2014, 439). Subjektiv empfundene Armut hemmt also das Engagementpotenzial.

Die Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) weisen ebenfalls darauf hin, dass ein hohes Einkommen und die Abwesenheit von Armut einen positiven Einfluss auf Engagement ausüben. Menschen, die sich im finanziellen Abstieg befinden, neigen zudem eher dazu, ihr bestehendes Engagement aufzugeben. Allerdings ist dieser Effekt stärker bei bereits armutsgefährdeten Menschen und weniger stark bei Menschen der Mittelschicht zu beobachten. Das Engagement reduziert sich weiterhin, je länger sich Menschen in Armut befinden (vgl. Böhnke und Dathe 2010).

Voigtländer, welcher zu ähnlichen Ergebnissen kommt, bietet Erklärungsversuche unterschiedlicher Reichweite an: Auf individueller Ebener gehen mit dem Engagement Folgekosten einher, welche für durch Armut bedrohte Menschen besonders spürbar sind. Dies führt im Falle von in Vereinen engagierten Menschen oftmals zum Austritt, wodurch das Engagement schlagartig endet. Zudem zeigt sich, dass für finanziell schlechter gestellte Menschen die Möglichkeit von Aufwandsentschädigung und Kostenerstattung vergleichsweise wichtige Rolle für freiwilliges Engagement spielen (vgl. Voigtländer 2015, 39ff.). Aufgrund der beobachtbaren Effekte spricht Voigtländer von „sozialer Ausgrenzung durch Erwerbslosigkeit und Armut“ (ebd., 26).

In der Betrachtung der Situation in Baden-Württemberg ist ein durchschnittliches Nettoeinkommen pro Haushalt von ca. 3500€ zu verzeichnen, was laut Statistischem Bundesamt Ba-

den-Württemberg rund 400€ über dem Bundesdurchschnitt liegt (vgl. Eisenreich 2015). Haushalte in Baden-Württemberg umfassen dabei durchschnittlich 2,1 Personen. Entscheidend ist das Einkommen pro Kopf, welches unter den Alleinerziehenden am geringsten ausgeprägt ist, gefolgt von Paaren mit Kindern mit einem durchschnittlichen Einkommen von 5100€ auf 3,8 Personen. Sowohl Einzelpersonenhaushalte mit 2000€, als auch Paare ohne Kinder mit rund 4100€ sind am besten aufgestellt (vgl. ebd., 43). Das Armutsrisiko und Armut selbst sind in Baden-Württemberg noch deutlich geringer ausgeprägt, als in vielen anderen Bundesländern Deutschlands. Das höchste Risiko besteht für alleinerziehende Mütter.

5.2.2.6 Netzwerke: soziale Interaktionen und kulturelle Räume

Themen der Sozialität spielen eine zentrale Rolle für die Engagementbereitschaft. Soziale Netzwerke beschreiben die soziale Einbettung von Individuen, da sie die Gesamtheit ihrer sozialen Beziehungen und der damit verbundenen Aktivitäten. Es wird also aus individueller Perspektive geprüft, in welchen etablierten, wiederkehrenden Interaktionen eine Person mit anderen Personen und Gemeinschaften steht.

Die jüngste Auswertung des Freiwilligensurveys hat diesem Thema eine eigene Rubrik gewidmet, in welcher zentrale Erkenntnisse erläutert werden. Grundsätzlich zeigt sich, dass sozial gut eingebettete Menschen sich häufiger engagieren. Der Freiwilligensurvey zeigt, dass dies besonders mit der subjektiven Netzwerkqualität zusammenhängt, also der individuellen Bewertung, ob es genügend Menschen im eigenen Leben gibt, mit denen man sich verbunden fühlt. 48,1% der die eigene Netzwerkqualität als hoch einschätzenden Menschen engagieren sich, während es unter Menschen mit niedriger Einschätzung der Netzwerkqualität lediglich 29,9% tun (vgl. Simonson et al. 2014, 506). Ebenso spielt die Frage eine Rolle, ob Menschen außerhalb des eigenen Haushalts von anderen Menschen Unterstützung erfahren. Wird dies bejaht, so liegt die Wahrscheinlichkeit sich zu engagieren bei 46% während sie bei Verneinung lediglich bei 26,9% liegt. Insbesondere bei Frauen spielt die Unterstützung eine zentrale Rolle (vgl. ebd., 507). Auch das Vertrauen in die Mitmenschen repräsentiert einen Faktor, der die Bereitschaft zum Engagement positiv beeinflusst. Dies gilt für Menschen jungen und höheren Alters eher, als für jene mittleren Alters (vgl. ebd.). Die Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (2010) kommt zu einem ähnlichen Schluss über den Einfluss sozialer Netzwerke auf Engagement: Engagierte Personen weisen größere Netzwerke auf. Durchschnittlich nennen Nicht-Engagierte 2,8 Netzwerkpersonen und Engagierte wiederum 3,1 (vgl. Emmerich 2013, 2).

Soziale Netzwerke wirken sich auf Engagement in dem Sinne aus, als dass sie einerseits Zugang zu und andererseits Identifikation mit ehrenamtlicher Tätigkeit ermöglichen. Es zeigt sich, dass zumeist Kontakte zu bereits ehrenamtlich tätigen Personen dazu führen, dass Menschen Zugang zu ehrenamtlichen Aufgaben bekommen. Eine wichtige Relativierung der rein quantitativen Bewertung von Netzwerken bieten Erkenntnisse zur Dichte der Netzwerke. Grundsätzlich gilt, je dichter das Netzwerk einer Person, desto enger ist der Personenkreis untereinander vernetzt. Ein weniger dichtes Netzwerk bedeutet wiederum mehr verschiedene Freundes- bzw. Bekanntenkreise. Es wäre nun zu erwarten, dass weniger dichte Netzwerke, also die Verbindung zu verschiedenen Personenkreisen die Chance auf Kontakt zu bereits engagierten Personen erhöht. Geht man davon aus, dass der Integrationsgrad und die damit verbundenen normativen Verbindungen in dichteren Netzwerken höher sind, so deutet sich an, dass die Tie-

fe sozialer Vernetzung eine wichtigere Rolle spielt als die Breite. Sind Menschen Teil einer Gemeinschaft, so ist die Wahrscheinlichkeit für Engagement deutlich höher, auch wenn die Wahrscheinlichkeit mit bereits engagierten Personen in Kontakt zu kommen geringer ist (vgl. Emmerich 2013, 2ff.).

Die Gegebenheit dichter Netzwerke ist insbesondere bei älteren Menschen vorzufinden, denn diese sind kulturell bedingt sozialräumlich stärker und näher in ihre unmittelbare Umgebung eingebettet. Nachbarschaft und Gemeinschaft spielen insbesondere für ältere Menschen eine wichtige Rolle. Diese Thematik wird im Report Altersdaten vom DZA ausgiebig behandelt. Demnach geben 45,6% der 40 -80-Jährigen an, enge bis sehr enge Kontakte zur Nachbarschaft zu pflegen. Je älter die Menschen, desto enger der Kontakt. Zudem bringen sich 13,2% dieser Altersgruppe aktiv ins Nachbarschaftsleben ein. 11,1% kennen keine oder nur einen Nachbarn, auf den sie bei Hilfebedarf zurückgreifen könnten. Unterscheidbar ist allerdings die Lage zwischen städtischen und ländlichen Gebieten: In der Stadt ist der Anteil sich in der Nachbarschaft Engagierender durchschnittlich etwas geringer, als auf dem Land – hier sind die Menschen tendenziell noch enger miteinander vernetzt. Ältere Menschen sind mit den nachbarschaftlichen Beziehungen und ihrer sozialräumlichen und infrastrukturellen Einbindung (z. B. Einkaufsmöglichkeiten und Nahverkehrsanschluss) zufriedener als jüngere. Auch ihr Sicherheitsgefühl ist stärker ausgeprägt (vgl. Nowossadeck und Block 2017). Diese Ergebnisse spiegeln die Erkenntnis des Freiwilligensurvey wider, dass die Gemeinschaft im Wohnviertel eine Rolle für das Engagement spielt. Es konnte hier gezeigt werden, dass sich umso mehr Personen engagieren, je höher hier die Gemeinschaftlichkeit ausgeprägt ist. Bewerten Menschen ihre Umgebung als gemeinschaftlich, so identifizieren sie sich selbst als Teil davon und sind eher bereit, an der Gestaltung mitzuwirken (vgl. Simonson et al. 2014, 509f.).

Einen weiteren Einfluss auf die Aufstellung sozialer Netzwerke hat die familiäre Situation. In der Betrachtung der Haushaltskonstellationen zeigt sich eine deutliche Tendenz: Je isolierter die Haushaltssituation, desto geringer das Engagement. Während sich also Menschen in Einpersonenhaushalten zu 32,5% engagieren, tun dies in partnerschaftlich zusammenlebenden Haushalten mit Kind bereits 54,9% (vgl. Simonson et al. 2014, 453).

Die Rolle von Bildung wurde bereist beleuchtet: Je geringer das Bildungsniveau, desto geringer das Engagement. Netzwerke gestalten sich in Bezug auf Bildung stark homogen; Menschen mit höherem oder niedrigerem Bildungsabschluss bleiben demnach eher in Gruppen mit ähnlichem Bildungsgrad (vgl. Emmerich 2013, 4f.).

Bislang wurde lediglich betrachtet, inwiefern soziale Netzwerke sich auf Engagement auswirken. Es konnte allerdings ebenso gezeigt werden, dass die Ausübung von Engagement mit einer Stärkung des sozialen Netzwerks einhergeht. Menschen sind nach einiger Zeit im Engagement somit stärker in soziale Verhältnisse eingebunden (vgl. Simonson et al., 512).

Grundsätzlich ist feststellbar, dass Engagement im ländlichen Raum tendenziell stärker ausgeprägt ist als im städtischen (vgl. Gensicke 2014). Hierfür sind in erster Linie die Sozialisationsstrukturen ländlicher Räume verantwortlich, welche stärker gemeinschaftlich integrativ wirken als die der anonymisierteren städtischen Gesellschaft. Aber auch (nicht) vorhandene Infrastrukturen determinieren das Maß und die Ausgestaltung sozialer Netzwerke: So bestehen im

ländlichen Raum größere Hemmnisse für die Netzwerkpflege durch weite Strecken und die Ausdünnung sozialer Treffpunkte und Strukturen (vgl. Popp 2016).

Die Prägnanz der Kultur eines Raumes und der Menschen für die soziale Vernetzung wird auch in der Betrachtung des Engagements von Menschen mit Migrationshintergrund deutlich. Diese engagieren sich tendenziell seltener als der Durchschnitt der Bevölkerung. Allerdings engagieren sich Menschen mit Zuwanderungsgeschichte auch in 2. oder 3. Generation eher in informellen Settings wie z. B. Communities, Glaubensgemeinschaften, Nachbarschaft oder in der Angehörigenpflege. Dies erfolgt z. T. eher spontan, anstatt im institutionellen und formalisierten Kontext von Organisationen und Vereinen. Engagement ist dann schwerer messbar. Vor allem, wenn es in direktem Zusammenhang mit der Familie oder der Sicherung des Lebensunterhalts betrieben wird. Dabei wird der Staat weniger als potenzieller Kooperationspartner wahrgenommen, sondern tendenziell eher als Kontrollorgan. Auch hat der öffentlich-zivilgesellschaftliche Raum z. T. in anderen kulturellen Räumen nicht die Bedeutungsgröße wie in Deutschland (vgl. Inbas 2013).

Menschen in sozial schwächeren Milieus sind ebenfalls tendenziell stärker familiär und nachbarschaftlich engagiert als Menschen des liberal bürgerlichen Milieus, welche sich stärker bürgerschaftlich im Gemeinwesen engagieren. Über Milieus hinweg zeigt sich jedoch, dass sozial gut eingebettete Personen häufiger engagiert sind. Jedoch ist die soziale Einbettung immer abhängig vom gesellschaftlichen Zusammenhalt, welchem eine eher negative Entwicklung prognostiziert wird. Bevölkerung strukturiert und segregiert sich sozial-räumlich vor allem in Städten stärker nach sozialer und wirtschaftlicher Stärke aus, wodurch soziale Teilhabe und gesamtgesellschaftliche Integration erschwert wird (vgl. Kersten, Neu und Vogel 2017).

Neben analogen Formen entstehen soziale Netzwerke zunehmend über alle Altersklassen hinweg auch im analogen Raum; Mittlerweile nutzen bereits 69% der 60-69-jährigen das Internet, während es bei den über 70-Jährigen immerhin 36% sind. Die Nutzung sozialer Netzwerke von über 50-Jährigen ist von 2007 bis 2013 von 7% auf 16% gestiegen. Jedoch ist vor allem in ländlichen Regionen der im Vergleich zu anderen europäischen Ländern schlechte infrastrukturelle Ausbau von Leitungen ein Hindernis für diese Entwicklung, welche zukünftig ein großes Potenzial für die Vergemeinschaftung und das Ehrenamt birgt (vgl. Beckert 2017).

Insgesamt ist festzustellen, dass bürgerschaftliches Engagement vor allem dann erfolgt, wenn sich Menschen mit einer sozialen Gemeinschaft identifizieren und als Teil einer solchen begreifen. Zudem bewirkt der Kontakt zu bereits engagierten Menschen eher die Wahrnehmung eigener ehrenamtlicher Aufgaben.

In der Länderauswertung des Freiwilligensurveys 2009 wurde festgestellt, dass in Baden-Württemberg die Wahrnehmung von Engagement in 54% durch leitende Personen einer Organisation, in 48% durch eigene Erlebnisse und in 43% durch Freunde und Bekannte initiiert wurde (vgl. Gensicke und Geiss 2010, 18). Beim Engagement der Menschen mit Migrationshintergrund ist in Baden-Württemberg ein positiver Trend zu beobachten, die Quote der sich Engagierenden stieg hier von 28% in 2004 auf 30% in 2009 (vgl. ebd.). Bezüglich der Diskrepanz zwischen ländlichem und städtischem Raum ist in Baden-Württemberg über lange Zeit eine ähnliche Verteilung des Engagements wie im Bundesdurchschnitt beobachtbar gewesen. Es stellt sich jedoch nun scheinbar eine Trendwende dar: Die ehemals so stark durch Engagement ge-

prägten ländlichen Gebiete sind hier erstmals mit 41% unter den Wert von 43% in städtischen Randgebieten gefallen (vgl. ebd.).

5.2.2.7 Geschlecht

Die Betrachtung der Bedeutung des Geschlechts im Hinblick auf Engagement beläuft sich in der Literatur und den entsprechenden Daten in der Regel auf die Unterscheidung von Frau und Mann, Gender spielt hingegen keine Rolle. Der Diskurs adressiert das Thema dabei verstärkt unter der Perspektive der Ungleichheit der Geschlechter. Laut Freiwilligensurvey sind Frauen mit 41,5% etwas seltener engagiert als Männer mit 45,7%. Dieses Ungleichgewicht war jedoch in der Vergangenheit deutlich stärker ausgeprägt und hat in den letzten Jahren kontinuierlich eine Angleichung erfahren (vgl. Simonson et al. 2014, 99). Zudem ist festzustellen, dass Männer mehr Zeit im Engagement aufwenden als Frauen (ebd., 339/344/637f.).

Die heute relativ ausgeglichene Engagementquote beider Gruppen bedeutet jedoch keine Gleichförmigkeit des Engagements (vgl. Alscher 2010, 31). Vielmehr unterscheiden sich Frauen und Männer deutlich darin, in welchen Lebensumständen, mit welchen Tätigkeiten und mit welchen Zielgruppen sich engagiert wird.

Bei der Betrachtung des Alters fällt auf, dass das Engagement von Männern im Gegensatz zu dem der Frauen sich relativ konstant auf einem moderaten Level bewegt. Sind Schülerinnen und Schüler praktisch gleich häufig engagiert, bricht das Engagement seitens der Frauen gegenüber den Männern im jungen Erwachsenenalter ein. In den mittleren Jahren erhöht sich dieser Wert zwar wieder, sinkt allerdings im späteren Rentenalter erneut ab und erreicht einen Tiefstwert bei Frauen im Alter von 70-85 Jahren von ca. 20% im Gegensatz zu Männern mit ca. 28% bei jedoch geringerer Lebenserwartung (vgl. Simonson et al. 2014).

Der Einbruch der Enagegementquote von jungen Frauen wird in den situativen Begebenheiten des Berufs- und Familienlebens vermutet. Frauen stünden demnach größeren Herausforderungen gegenüber, die vielseitigen Anforderungen von Beruf, Familie und freiwilligem Engagement in Einklang zu bringen. So wirkt sich neben der Pflege von Angehörigen und Haushaltsaufgaben vor allem die Kinderbetreuung auf das Engagement der Frauen aus. Je jünger die Kinder sind, desto seltener sind daher Frauen im Engagement tätig. Dennoch ist eine positive Korrelation zwischen Kindern, Familienleben und Engagement festzustellen. Denn in keinem Alter engagieren sich mehr Frauen als zwischen 35 und 44 Jahren, in denen ein erhöhte zeitliche Belastung durch Kinder zu vermuten wäre. Eine Erklärung ist, dass Frauen durch die Familienarbeit selbst in Situationen kommen, in denen Möglichkeiten eines Engagements bestehen; So sind Frauen deutlich häufiger als Männer in Kindergärten, Schulen, in der Familien- und Nachbarschaftshilfe oder in der Kirche ehrenamtlich aktiv. Oftmals begleiten Mütter dabei ihre Kinder in die besuchten Institutionen und engagieren sich dort für den entsprechenden Zeitraum (vgl. Alscher 2010, 31ff.).

Die Belastung von Frauen durch geschlechterspezifische Arbeitsteilung zeigt sich zudem bei Betrachtung der Arbeitssituation. So sinkt das Engagement bei Frauen mit steigender Arbeitszeit, bei Männern hingegen steigt es. Frauen in Teilzeit finden demnach bessere Möglichkeiten, sich zu engagieren. Dass es sich bei Männern entgegengesetzt verhält, kann möglicherweise dadurch erklärt werden, dass gerade bei einer Vollzeittätigkeit des Mannes, dieser verstärkt von Familienverpflichtungen befreit ist (vgl. ebd., 31f.). Für das Engagement berufstätiger Frauen ist daher ein gutes soziales Netzwerk von besonderer Wichtigkeit. Erfahren Frauen hier

Unterstützung, können sie ihre zeitlichen Ressourcen besser einteilen und sind somit eher im Stande, ein freiwilliges Engagement auszuüben (vgl. Simonson et al. 2014, 499).

In den Engagementbereichen selbst sind ebenfalls Unterschiede bei den Geschlechtern auszumachen: So besetzen Frauen deutlich seltener Leitungs- oder Vorstandspositionen als Männer (vgl. Simonson et al. 2014, 637). Männer bekleiden mehrheitlich politische Ehrenämter während sich Frauen häufiger in sozialen Kontexten und in der Arbeit mit Hilfebedürftigen widerfinden. Während für Männer politischer Einfluss und Prestige immer noch eine deutlich vordergründige Rolle für das Engagement spielen, bleiben Frauen in ihren Tätigkeiten eher unauffällig und verborgen, sind dabei aber viel stärker in engem Kontakt mit den Menschen, die das Engagement empfangen (vgl. BMFSFJ 2005, 366f.).

Niedriggebildete Frauen engagieren sich seltener als niedriggebildete Männer und dies mit steigender Tendenz. Zudem ist die Kluft bei der Engagementquote zwischen niedrig- und hochgebildeten Menschen bei Frauen deutlich höher als bei Männern. Bildung spielt also für Frauen eine besonders wichtigere Rolle für die Engagementbereitschaft (vgl. Simonson et al. 2014, 639).

Im Raum Baden-Württemberg ist keine bemerkenswerte Abweichung vom bundesdeutschen Durchschnitt zu vermerken. Auch hier sind Männern tendenziell etwas häufiger engagiert als Frauen.

Bei der Betrachtung von Bürgerbusvereinen zeigt sich, dass 82% der Fahrenden männlich sind. Die Organisation wird hingegen auch oft von Frauen übernommen. Diese Verteilung kann auf die unterschiedlichen Rollenverständnisse von Mann und Frau zurückgeführt werden: Die Fahrenden sind mehrheitlich über 60 Jahre alt und repräsentieren damit eine Generation, in der das Autofahren tendenziell eher als eine dem Mann zugeschriebene Tätigkeit erachtet wurde und in welcher daher auch über 50% der Frauen keinen Führerschein besitzen (vgl. Pitz et al. 2017, 10ff.).

Bedingt durch die Angleichung der Lebensmodelle hinsichtlich des Bildungsabschlusses, der beruflichen Tätigkeiten und Lebensmodelle ist anzunehmen, dass sich das Engagementverhalten von Männern und Frauen zunehmend weiter angleicht, wenngleich die gänzliche Auflösung von Rollenbildern und geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung noch nicht absehbar ist.

5.2.2.8 Motive und Motivation

Die gemeinwohlorientierten und unbesoldeten Ehrenämter, die sich im 19. Jahrhundert entwickelten, waren geprägt von Langfristigkeit, einem hohen Formalitätsgrad und vielen Vorgaben – wohingegen der individuelle Nutzen bzw. Gewinn sowie die individuelle Gestaltbarkeit oder gar der Spaß an der Tätigkeit zweitrangig waren (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 13).

Seit etwa der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts lassen sich Veränderungen in den Beweggründen für die Aufnahme und Durchführung von ehrenamtlichen Tätigkeiten ebenso wie in den Organisationsformen und Bereichen feststellen (vgl. ebd.). So hat sich eine komplexe Motivationsstruktur herausgebildet. Für die Aufnahme eines Ehrenamtes sind nicht mehr nur einige wenige altruistische Motive ausschlaggebend. Es dient heute vielmehr auch eigennützigen Motiven, wie z. B. dem Erleben von Gemeinschaft, der sozialen Netzwerkbildung, dem Spaßhaben sowie dem körperlichen und seelischen Wohlbefinden (vgl. ebd.).

„Bei den Motiven [der älteren Generation] steht die Freude am Engagement, die Bereitschaft für andere Verantwortung zu übernehmen, die Möglichkeit Kontakt zu anderen zu finden und zu pflegen und etwas bewegen zu können im Vordergrund. Die Freiwilligkeit steht im Vordergrund, ein Pflichtjahr für Senioren wird ganz überwiegend abgelehnt“, schreiben Alle und Deiß (2014, 46). Neben der Gemeinwohlorientierung ist so nach und nach auch der persönliche Nutzen in Form von Erlebnissen, Geselligkeit und Kompetenzerwerb in den Blick der ehrenamtlich Tätigen gerückt. Die Ablehnung gegenüber einem verpflichtenden Ehrenamtsjahr zeigt auch, dass die ältere Generation nach dem Austritt aus dem Erwerbsleben frei über ihre Zeit verfügen will und die Entscheidung über die Aufnahme einer ehrenamtlichen Tätigkeit sowie deren zeitlichen Umfang selbst bestimmen möchte.

Die Bedeutungszunahme instrumenteller und hedonistischer Motivlagen kann auch mit dem generellen Wertewandel, für den u. a. ein Indikator der stärkere Wunsch nach Selbstverwirklichung ist, erklärt werden (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 13). Damit einhergehend bedeutet das für die Gestaltung ehrenamtlicher Tätigkeiten, dass sie stärker geprägt sein sollen von der Eigenverantwortung der Ehrenamtlichen, ihrer Aktivität und Mitbestimmung – und weniger den Charakter von Hilfsarbeiten (im Sinne eines sturen Befolgen von Weisungen) haben sollen.

Ehrenamt bedeutet also nicht mehr nur die eigene Leistung für einen gewissen Zeitraum unentgeltlich für das Gemeinwohl bereitzustellen, sondern hat zunehmend einen gestaltenden und partizipativen Charakter. Zugleich muss sich Ehrenamt möglichst flexibel in Beruf, Familie und Freizeit der Ehrenamtlichen einpassen.

Die Bereitschaft, sich ehrenamtlich zu engagieren, besteht keinesfalls nur punktuell, sondern es lässt sich eine Kontinuität über den gesamten Lebensverlauf nachweisen. So können Personen, die sich bereits einmal ehrenamtlich engagiert haben, auch nach einem längeren Pausieren ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit ihr Engagement vergleichsweise leicht reaktivieren. Die sogenannten Engagementkarrieren „werden im Lebenslauf angelegt und können sich im Alter neu entfalten“ (Alle und Deiß 2014, 46). Aufgrund der durchschnittlichen Stabilität der Engagementbeteiligung im Lebensverlauf kann daher angenommen werden, dass die hohe Engagementquote bei Personen im mittleren Lebensalter auch zu einer steigenden Engagementquote bei den zukünftig Älteren führen wird (vgl. Nowossadeck und Vogel 2013, 17).

Im Gegensatz zu den stabilen Engagementkarrieren über den gesamten Lebensverlauf hinweg, nehmen intraorganisationale Engagementkarrieren, d. h. das kontinuierliche Engagieren in derselben Organisation, ab: „Anstelle eines biografischen Hineinwachsens und eines längerfristigen Verbleibens im Engagement bei ‚meinem Verein‘, ‚meinem Verband‘ und ‚meiner Kirche‘, ist Engagement mittlerweile in wachsendem Umfang sachlich, zeitlich und sozial begrenzt und findet oftmals anlass- und projektbezogen statt. Gleichwohl existiert neben dieser neuen Engagementform das auf Dauer und Beständigkeit ausgerichtete ehrenamtliche Engagement in nennenswertem Umfang fort. Engagement pluralisiert sich in seinen Inhalten, Formen und Verlaufsmustern, lautet die Bilanz“ (Zimmer und Backhaus-Maul 2012, 21). Eine Begründung dafür liefert die zunehmende Pluralisierung und Individualisierung der Lebensverläufe: Lebensläufe werden von jeder Person für sich selbst u. a. nach beruflichen, familiären oder persönlichen Gesichtspunkten entwickelt, verändert und angepasst. Diese Lebensverläufe sind

dadurch weniger vorhersehbar als früher. Im Zuge der individuellen Lebensentwurfsplanung kommt es zum Teil auch zur Loslösung aus den traditionellen gesellschaftlichen Lebenszusammenhängen, was wiederum mit Unsicherheiten und Risiken für das Individuum verbunden ist (vgl. ebd.).

Wenn die Lebensentwürfe und -verläufe vielfältiger werden, schlägt sich diese Pluralisierung und Individualisierung auch beim ehrenamtlichen Engagement nieder: Es findet in diverseren Bereichen statt, wie z. B. Ökologie, Schule/Kindergarten, Gesundheit sowie im sozialen Nahbereich. Neben den klassischen Organisationsformen wie Verein, Partei, Gewerkschaft und Verband treten zunehmend neue Formen wie z. B. verschiedene Freiwilligendienste, Projekte diverser Träger im In- und Ausland oder informelles Engagement z. B. in Selbsthilfegruppen, Bürgerinitiativen oder in der Nachbarschaftshilfe auf (vgl. Adolph et al. 2005, 342; vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 14). Zudem gestaltet sich das Engagement heute unabhängiger von traditionellen Bindungen, denn soziale und regionale Herkunft sowie geschlechtsspezifische und familiäre Rollen haben eine geringere Bedeutung und Bindungskraft für die Auswahl der Organisationsformen und Bereiche ehrenamtlichen Engagements.

Im Zuge des Wandels hin zu einer weniger formalisierten Engagementkultur ist auch die Entkoppelung von Mitgliedschaft und Engagement wahrzunehmen. So bieten gering formalisierte Gruppen und Initiativen attraktive Alternativen für Engagement, ohne dass dies an einen Mitgliedsstatus geknüpft ist. Die traditionellen Organisationen und Institutionen wie Parteien, Gewerkschaften und Kirchen verzeichnen hingegen Mitgliederverluste (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 20). Auch wenn die Verankerung einer Person in einer bestimmten Organisation zunehmend an Bedeutung verliert, so entstehen doch im Gegenzug neue, entgrenztere Möglichkeiten für die soziale Netzwerkbildung durch ehrenamtliches Engagement. Adolph et al. betonen aber auch, dass es nicht zu einer Verdrängung oder Ablösung ‚alter' Organisationsformen kommt, da das ‚klassische' Ehrenamt insbesondere von älteren Personen noch immer der neuen Projektförmigkeit von Ehrenamt vorgezogen wird (vgl. 2005, 342).

5.2.3 Daseinsvorsorge und Engagement

5.2.3.1 Ländlicher Raum

5.2.3.1.1 Demographische Entwicklung und ländlicher Raum

Mehrere Entwicklungen führen zu Verwerfungen im Altersaufbau unserer Gesellschaft (vgl. BMVBS 2012, 5; Küpper 2011, 153):

- rückläufige Geburtenzahlen; Zahl der schulpflichtigen Kinder nimmt ab
- gestiegene Lebenserwartung
- Bevölkerungszahl insgesamt nimmt ab
- Durchschnittsalter steigt von 43 (2012) auf 52 Jahre (2060)

Gleichzeitig werden für Zentren und Verdichtungsräume Einwohnerzuwächse prognostiziert, während hingegen für die weniger dicht besiedelten Regionen rückläufige Bevölkerungszahlen vorausgesagt werden. Die Überlagerung von demographischen Entwicklungen und Abwanderungsprozessen ist besonders in den ostdeutschen Bundesländern sowie in den altindustriellen Regionen der westdeutschen Bundesländer zu verzeichnen (vgl. BMVBS 2012, 5). Die ländli-

chen Räume sind folglich früher und zudem verstärkt von den Folgen des demographischen Wandels betroffen. Auch der Trend zu hochwertigen Berufsausbildungen an Universitäten und Hochschulen führt dazu, dass junge Menschen ihren Wohnort verlassen und mangels hochqualifizierter Arbeitsplätze in ländlichen Regionen nicht zurückkehren (vgl. Radtke und Seidel 2014, 2). Weiterhin sorgen auch die gestiegenen Erwartungen an der Verfügbarkeit von Waren und Dienstleistungen (z. B. schnelle Kommunikationsverbindungen) für eine verstärkte Abwanderung insbesondere der jüngeren Bevölkerung (vgl. ebd.).

5.2.3.1.2 Folgen für die Daseinsvorsorge

Unter Daseinsvorsorge wird das Konzept zur (wohlfahrts-)staatlichen Versorgung der Bürgerinnen und Bürger mit Infrastrukturgütern verstanden (vgl. Neubauer 2017, 21).

Die „weiträumige Verteilung der Bevölkerung, die geringe Dichte an Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie große Entfernungen zwischen den Standorten“ sind typische Merkmale ländlicher Räume (vgl. BMVBS 2012, 7). Der sinkende wirtschaftliche Ertrag von Einzelhandel, ÖPNV, Dienstleistungsgewerbe etc. bei Fortschreiten des demographischen Wandels führt zu einer weiteren Verschlechterung der Angebotslage in der Fläche. Die lokale und regionale Versorgung mit Dienstleistungen im ländlichen Raum ist eingeschränkt oder kann nicht mehr gewährleistet werden (vgl. Radtke und Seidel 2014). Hingegen ist eine zunehmende Konzentration von Versorgungs- und Dienstleistungsstandorten zu verzeichnen. Dies hat schwerwiegende Folgen für die Erreichbarkeit der Angebote – auch da gleichzeitig ÖPNV-Angebote wegbrechen. Zudem verschärft die Auflösung sozialer Netzwerke die Situation; Wo früher noch u. a. durch enge Familienstrukturen Teile der Versorgung hilfsbedürftiger (älterer) Menschen mit übernommen werden konnten, fehlen diese durch die Abwanderung insbesondere jüngerer Generationen in die Zentren zunehmend (vgl. BMVBS 2012, 7).

5.2.3.1.3 Engagement in der Daseinsvorsorge

Besonders in ländlichen Gebieten und Kleinstädten führt der demografische Wandel dazu, dass eine flächendeckende und bezahlbare Daseinsvorsorge vor Ort keine Selbstverständlichkeit mehr ist (vgl. Neu 2014, 117). Durch den Rückzug des Wohlfahrtsstaates aus einzelnen Bereichen der Daseinsvorsorge ergibt sich eine Lücke, die unter anderem durch bürgerschaftliches Engagement gefüllt werden müsste. Jedoch werden gerade die Bevölkerungsteile, die sich im Normalfall am häufigsten engagieren, in diesen Räumen ausgedünnt (vgl. Neu 2014, 118). Die Öffnung der Bürgergesellschaft für „untypische“ Gruppen ist noch nicht wirklich vorangekommen (vgl. Gensicke 2014, 24). Das Verschwinden öffentlicher Räume in den beschriebenen Regionen trägt zusätzlich dazu bei, dass es um eine aktive Zivilgesellschaft nicht gut bestellt ist (vgl. ebd.). Diese Entwicklungen führen dazu, dass Daseinsvorsorge anders organisiert werden muss. Da Bürgerinnen und Bürger sich nicht „als Ausfallbürge für wegfallende staatliche Leistungen missbrauchen lassen wollen“ (Neu 2014, 123), braucht es für ein nachhaltiges bürgerliches Engagement in der Daseinsvorsorge genügend Handlungsspielräume, Entscheidungskompetenzen und finanzielle Anreize (vgl. ebd.). In Bezug auf die Infrastruktur ergeben sich durch die Veränderungen im Rahmen der Energiewende neue Chancen (vgl. Gensicke 2014, 149).

5.2.3.2 Mobilität

5.2.3.2.1 Begriffsklärung

Unter Mobilität wird hier die physische Ortsveränderung von Personen, um Aktivitäten realisieren zu können, verstanden. Der Begriff Verkehr hingegen bezeichnet die realisierte Ortsveränderung im Sinne von zurückgelegten Distanzen (vgl. Küpper 2011, 154). Eine hohe Mobilität ist dann gegeben, wenn die Aktivitätsorte schnell und gut erreicht werden können und somit viele Aktivitäten ausgeübt werden können (vgl. ebd.). Damit ist Mobilität ein zentrales Element der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und ein erklärtes sozialpolitisches Ziel. In der Daseinsvorsorge spielen verschiedene Handlungsfelder, wie u. a. ärztliche Versorgung, kulturelle Bildung, Pflege, Nahversorgung und Begegnung, eine Rolle – Mobilität ist jedoch die entscheidende Basis der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen und muss als Querschnittsaufgabe im Rahmen jedes Handlungsfeldes mitgedacht werden (vgl. Neumann 2017, 22; Radtke und Seidel 2014, 9). Die Alltagsmobilität ist dabei gekennzeichnet durch Zirkularität (Wohnung – Arbeit – Einkauf – Freizeit – Wohnung) und wiederkehrende Rhythmen z. B. durch persönliche Bedürfnisse, externe Vorgaben, Öffnungszeiten etc. und kostet Geld, Zeit und Umweltressourcen (Neubauer 2017, 44).

5.2.3.2.2 Herausforderungen für die Mobilität im ländlichen Raum

Biografische Eigenheiten, gesellschaftspolitische und technische Entwicklungen aber auch der demographische Wandel führen zu einer Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten und damit der Anforderungen, die an Mobilitätsangebote gestellt werden (vgl. Neubauer 2017, 46). „Die drei ‚mobilen' Lebensphasen von Ausbildung, Erwerbstätigkeit und Ruhestand sind […] jeweils durch spezifische Mobilitätsmuster gekennzeichnet" (BMVBS 2012, S8). Veränderte Fahrtzwecke und -ziele sowie Aktivitätszeiten und Anzahl an zu befördernden Personen stellen Herausforderungen für das derzeitige und zukünftige Mobilitätsangebot unter Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Effektivität dar. Rückfällige Schülerzahlen, individueller werdende Mobilitätsbedürfnisse (d. h. flexiblere Nachfrage) und die Konzentration von Nahversorgungsstandorten in Zentren machen eine zeitlich-räumliche Bündelung der Angebotsnachfrage zunehmend schwieriger. Die durch die geringe Siedlungsdichte bedingten geringen Fahrgastpotenziale und die (bedingt durch die Schließung von peripher gelegenen Daseinsvorsorgeeinrichtungen) weiten Wege, erschweren einen wirtschaftlichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs (vgl. Küpper 2011, 156 - 158). Schon heute kann das ÖPNV-Angebot den Anforderungen vor allem in ländlichen Räumen nicht flächendeckend gerecht werden (vgl. BMVBS 2012, 9). Dies bedeutet einen weiteren Attraktivitätsverlust der betreffenden Regionen und verstärkt wiederum den zuvor angeführten Effekt der Abwanderung. Eine Einschränkung der Mobilität bedeutet neben Schwierigkeiten in der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge zudem auch eine erhöhte Gefahr der sozialen Isolation, wenn z. B. Treffpunkte des öffentlichen Lebens nicht mehr erreicht werden können.

Die Zentralisierung von Versorgungseinrichtungen im ländlichen Raum, die zunehmende Unattraktivität des ÖPNV-Angebots und die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes (u. a. uneinheitliche Arbeitszeiten), führen zu einer Verlagerung der Alltagsmobilität von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr auf den PKW (vgl. Herget 2016, 16). Zugleich steigen die Energiepreise und das relative Einkommen sinkt, d. h. die Verkehrskosten steigen. Die Problematik einer zunehmend eingeschränkten Mobilität betrifft in Zukunft daher größtenteils wirtschaftlich schwache Per-

sonengruppen aller Altersklassen, die sich kein eigenes Auto leisten können, sowie Jugendliche und Ältere, die noch nicht oder nicht mehr mit dem PKW fahren können und zudem vor allem Menschen, die aufgrund körperlicher bzw. gesundheitlicher Einschränkungen auch kürzere Distanzen nicht ohne Hilfe überwinden können (vgl. ebd.; Küpper 2011, 156; Radtke und Seidel 2014, 2 f.).

Die geringe Nutzung des ÖPNV im ländlichen Raum kann auch mit der hohen Habitualisierung der PKW-Nutzung sowie der Auto-Affinität der im ländlichen Raum lebenden Menschen, die das Autofahren als Teil ihres Lebensstils begreifen, erklärt werden. „Als zentral für die geringe ÖV-Nutzung und den hohen MIV-Anteil in ländlichen Räumen gilt allerdings die geringe Attraktivität des Angebots im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr, der auch kaum durch Überlastungseffekte, [welche hingegen in den Zentren auftreten,] beeinträchtigt wird“ (Küpper 2011, 156).

Die beschriebenen Faktoren aus den Bereichen Demographie, Mobilität, Verkehr, Infrastruktur der Daseinsvorsorge und Individualisierung verstärken sich gegenseitig und werden begünstigt durch die sich noch weiter verschärfende Finanzsituation der öffentlichen Haushalte (vgl. ebd.). Aktuell weist das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum einen Qualitätsnachteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf, da die Fahrzeiten z. B. durch Umwegfahrten und Umstiege erheblich länger sind (vgl. Küpper 2011, 158) und das Fahrtenangebot zeitlich sehr begrenzt beziehungsweise z. T. gar nicht mehr vorhanden ist. Die Rückgänge im Schülerverkehr (welcher durch die Bundesländer finanziert wird und eine zentrale Säule des ÖPNV im ländlichen Raum darstellt) können nicht durch die wachsende Anzahl älterer Menschen kompensiert werden, denn diese nutzen weiterhin selten oder nie den ÖPNV und weichen hingegen eher auf den eigenen PKW aus. Gründe dafür sind der Kohorteneffekt des Führerscheinbesitzes, der zu einer Angleichung bei den Geschlechtern geführt hat, die Verbesserung des Gesundheitszustandes älterer Menschen sowie die Sozialisation in einer Zeit, in der die PKW-Orientierung zum Lebensstil gehörte (vgl. ebd., 158 f.).

5.2.3.2.3 Mobilität verschiedener Altersgruppen

Der Schülerverkehr wird auch zukünftig in den meisten Regionen die größte Fahrgastzahl ausmachen – dennoch wächst der Bedarf, öffentliche Mobilitätsangebote auch an den Bedürfnissen weiterer Fahrgastgruppen und Bedarfe, wie z. B. Patienten- und Einkaufsfahrten sowie Arbeitswege, zu orientieren (vgl. Radtke und Seidel 2014, II). Insbesondere die wachsende Gruppe älterer Menschen ist von den Folgen des demographischen Wandels und der Zentralisierung der Versorgungsinfrastrukturen betroffen und wird zunehmend in ihrer Alltagsmobilität eingeschränkt. Wenn die öffentlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend ausgebaut sind, ist diese Gruppe in stärkerem Maße auf das Auto angewiesen (vgl. Wilde 2014, 18). Aufgrund der im Regelfall schlechter ausgebauten Infrastruktur in ländlichen Räumen im Vergleich zu städtischen Gebieten, sind die Aktionsräume älterer Menschen dort nur wenig ausgeprägt, wodurch diese ihren Alltag überaus nahräumlich organisieren (vgl. ebd., 19). In einer Studie von Neubauer (2017) kristallisieren sich insbesondere der ÖPNV sowie der Radverkehr als wesentliche Problembereiche heraus, was in der Abhängigkeit von Dritten, dem Schülerverkehr sowie Sicherheitsaspekten begründet liegt.

5.2.3.2.4 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung

Nach und nach setzt sich die Überzeugung durch, „dass eine stärkere Orientierung des ÖPNV-Angebots an der tatsächlichen Nachfrage zu besseren Bedienungsqualitäten und geringeren Kosten führen kann“ (Radtke und Seidel 2014, 3). Um die Mobilitätsproblematik in ländlichen Räumen zu lösen und eine flächendeckende Versorgung zu ermöglichen, werden bedarfsorientierte bzw. flexible Bedienformen (z. B. Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb) diskutiert, welche sich vom klassischen fahrplan- und linienfixierten Angebot abgrenzen. Diese weisen jedoch auch Nachteile auf, insbesondere den niedrigen Kostendeckungsgrad und damit verbundenen hohen Zuschussbedarf für die öffentliche Hand (vgl. Küpper 2011, 161 f.). Küpper plädiert daher für die Nutzung der Effizienzreserven im öffentlichen Verkehr, z. B. den Abbau von Parallelverkehren von Bus und Bahn, die Staffelung von Schulanfangszeiten und die Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Wettbewerbsverfahren, um Kostenvorteile zu erzielen und spricht sich für den Ausbau von Alternativen zu bedarfsgesteuerten Bedienformen aus (vgl. ebd.). Diese Alternativen sind z. B. die privaten oder über Zusteiger-Mitnahme-Systeme organisierten Mitfahrgelegenheiten, (ehrenamtlich gefahrene) Bürgerbusse, Carsharing oder die Mitnahme durch Fahrdienste öffentlicher und privater Dienstleistungen (z. B. mobile Pflegedienste, Mahlzeitendienste). Auch die Einrichtung mobiler bzw. dezentraler Dienstleistungen und das verteilen von Mobilitätsgutscheinen (z. B. für Taxifahrten) in besonders dünn besiedelten Räumen können zur Mobilitätssicherung beitragen (vgl. ebd., 164 f.).

Im Rahmen verschiedener Förderinitiativen auf europäischer und Landesebene wurde gezeigt, dass die zukünftige Mobilität durch einen Mix aus folgenden Ansätzen gesichert werden kann (vgl. BMVBS 2012, 11):

- Versorgungsangebote vor Ort stärken bzw. wieder aufleben lassen
- mobile Daseinsversorgungsangebote einsetzen (als Ergänzung oder Ersatz)
- Ergänzung konventioneller Linienangebote von Bahn, Bus und Bedarfs- und Rufbusverkehr durch Bürgerbusse, Taxi- und Mitnahmeverkehre
- Kooperation und Organisation der Akteure sowie Vermarktung der Angebote

Konkrete Maßnahmen zur Errichtung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes sind die Neuordnung des ÖPNV-Angebotes, flexible Bedienformen im ÖPNV, ehrenamtliche Verkehre, private Mitnahme sowie die Verknüpfung von Rad und Bus (vgl. ebd., 57 ff.).

Aus dem Modellprojekt „Sicherung der Mobilität auf dem Land“ geht durch die Analyse von Modellvorhaben in zwei niedersächsischen Landkreisen hervor, dass ein (bislang noch unterrepräsentierter) integrierter Ansatz unter Einbeziehung einer zentralen, beratenden Stelle für Landkreise und Kommunen notwendig ist, um die Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten zu verbessern (vgl. Radtke und Seidel 2014, II). Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale, die Vernetzung der Akteure, die Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und der Finanzierungsmöglichkeiten sowie die Verstärkung der Eigeninitiative der Bürger und Bürgerinnen (z. B. zur Initiierung und Mitarbeit in ehrenamtlichen Fahrdiensten) sind weitere Empfehlungen, die sich aus dem Modellprojekt ableiten (vgl. ebd.). Als Ansatz für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagements scheint der bottom-up Ansatz, der von Akteuren aus der betroffenen Region ausgeht und z. B. Kommunalpolitik, Verwaltungen, Schulen, Vereine und Unternehmen intensiv in Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse einbezieht, am geeignetsten (vgl. ebd., 46 f.).

5.2.3.2.5 Ehrenamt und Mobilität

Den stetig schwindenden ländlichen Strukturen können Eigeninitiative und partnerschaftliche Selbsthilfe, z. B. durch den Betrieb von Bürgerbussen, entgegenwirken, indem sie Lücken schließen, wo seitens der öffentlichen Hand Grenzen für effektive Lösungen gesetzt sind und Verkehrsunternehmen aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht mehr handeln (vgl. Radtke und Seidel 2014, 3).

Umfangreiche Umstrukturierungen sind jedoch sehr verwaltungsintensiv und brauchen viel Zeit. Hier zeigt die Studie von Neubauer (2017, 14ff.), dass die Beteiligung der Bevölkerung an Planungsprozessen in ihren Formaten insbesondere älteren Menschen oft fremd ist und es sogenannte „Raumpioniere“ braucht, die brachgefallene Strukturen reaktivieren und lokale Projekte zur Selbsthilfe realisieren. Vor allem im ostdeutschen Raum zogen sich aufgrund des politischen Klimas zu DDR-Zeiten viele Menschen ins Private zurück. Die entstandenen sozialen Netzwerke werden nun aufgrund vieler Fortzüge zunehmend brüchig und finden keine Entsprechungen in den öffentlichen Infrastrukturangeboten (vgl. ebd., 23). Verständnis und Motivation zu bürgerschaftlicher Beteiligung ist hier vor allem unter den älteren Menschen noch immer begrenzt.

5.2.4 Zusammenwirken von Zivilgesellschaft und Staat

5.2.4.1 Diversifizierung der Steuerungs- und Beteiligungsformen

Die Engagementkultur ist in Deutschland historisch gewachsen und schon im Begriff des ‚Ehrenamtes‘ schwingt die ‚Amtlichkeit‘ mit, während in anderen Kulturkreisen eher die emotionale Ebene angesprochen wird. Mit dem Beginn der Institutionalisierung des Ehrenamtes im 18./19. Jahrhundert wurde es zwar als Ergänzung zum Hauptamt aber doch gleichberechtigt angesehen (vgl. Zimmer und Backhaus-Maul 2012).

Seither entwickelten sich Engagementformen zunehmend mehr in Richtung Zivilgesellschaft. Das Aufkommen neuer sozialer Bewegungen wie der Friedens-, Ökologie-, Frauen- und Dritte-Welt-Bewegung in den 1960er Jahren führte zur Erosion klassischer Engagementstrukturen und eröffnete neue Formen zivilgesellschaftlichen Engagements (vgl. Roth und Rucht 2008). Im Umfeld der neuen sozialen Bewegungen entstand ein neuer Typ von zivilgesellschaftlicher Organisation. Diese Organisationen sind keine Mitgliederorganisationen im traditionellen Sinn. Man kann sich in ihnen ohne formale Mitgliedschaft und zeitlich flexibel einbringen. Die Bindung an die Organisation wird damit geringer, die Hürden für den Einstieg ebenfalls (vgl. Zimmer und Backhaus-Maul 2012). Beispiele für diesen neuen Typ sind „Non-Governmental-Organizations“ wie beispielsweise Greenpeace oder Amnesty International. Sie sind gekennzeichnet durch einen nur kleinen Steuerungskreis, der Botschaften oder Aufgaben an die Unterstützer und Mitglieder delegiert, die dann beispielsweise Organisation und Durchführung von Aktionen vor Ort übernehmen (vgl. ebd.). Die Einbringung kann hier überaus niedrigschwellig und individualisiert erfolgen (vgl. Zimmer und Priller 2012).

Formen ehrenamtlichen Engagements diversifizieren sich zunehmend. Neben traditionellen Formen gibt es innerhalb des bürgerschaftlichen Engagements verschiedenste Beschäftigungsformen wie beispielsweise Freiwilligendienste, welche in diesem Zusammenhang eine besondere Form darstellen. Hier verpflichten sich Menschen aller Altersklassen für bis zu einem Jahr

zur Leistung eines geregelten Dienstes und damit zu einem Beitrag zum Gemeinwohl. Innerhalb der letzten Jahre erhalten Freiwilligendienste immer mehr Zulauf (vgl. BMFSFJ 2015).

5.2.4.2 Wohlfahrtsverbände

Als eine der tragenden Säulen des Sozialstaates tragen die freien Wohlfahrtsverbände wesentlich zu einer gerechten Sozialordnung bei, an der alle gesellschaftlichen Kräfte beteiligt sind. Die Grundlage einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit der freien Wohlfahrtsverbände mit den öffentlichen Sozialleistungsträgern ist das Prinzip der Subsidiarität.

Die größten Wohlfahrtsverbände sind in Deutschland unter dem Dach der "Bundesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege" (BAGFW) zusammengefasst. Zu ihnen zählen die Arbeiterwohlfahrt, der Deutsche Caritasverband, der Paritätische Gesamtverband, das Deutsche Rote Kreuz, Diakonie Deutschland und die Zentralwohlfahrtsstelle der Juden in Deutschland.

Bürgerschaftliches Engagement spielt seit der Gründung der Wohlfahrtsverbände eine zentrale Rolle für deren Selbstverständnis und Schaffenskraft. In der Wohlfahrtsarbeit steht der hilfebedürftige Mensch im Zentrum des freiwilligen Engagements der Bürgerinnen und Bürger (vgl. Seiters 2008). Die verschiedenen Verbände müssen sich stets um neue Wege bemühen, wie sie Bürgerinnen und Bürger dazu begeistern können, sich einzubringen. Dadurch leisten sie einen wichtigen Beitrag für eine lebendige Bürgergesellschaft (vgl. BAGFW 2013, 1). Backhaus-Maul et al. (2015, 593) stellen fest, dass es keine übergreifende Strategie der Engagementförderung in der freien Wohlfahrtspflege geben kann. Vielmehr seien heute Konzepte der Förderung nötig, die sich an verschiedenen Organisationstypen ausrichten.

5.2.4.3 Ausbau von Rahmenbedingungen

Die Gestaltung der Rahmenbedingungen für freiwilliges Engagement obliegt den Bundes- und Landesverbänden. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den Mitgliedsorganisationen vor Ort (Der Paritätische Gesamtverband 2014, 3). Um beispielsweise einkommensschwachen Menschen ein Engagement zu ermöglichen, müssen die Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet sein, z. B. durch Aufwandsentschädigungen oder Versicherungsschutz (vgl. Hollstein 2017, 7).

Seit den frühen 1990er Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für ehrenamtliches Engagement in Deutschland gewandelt. Besonders im sozialen Bereich wurden seitdem zunehmend Führungs- und Leitungsfunktionen in sozialen Diensten und Einrichtungen verberuflicht und professionalisiert (vgl. Zimmer/Backhaus-Maul 2012, 22). Um diesem Wandel beizukommen, müssen die institutionellen Rahmenbedingungen für die Vielfalt und Vielzahl des zivilgesellschaftlichen Engagements weiterentwickelt werden (vgl. ebd., 23).

5.2.4.4 Qualifizierung

Qualifizierung wird im Zusammenhang mit bürgerschaftlichem Engagement breit verstanden. Unter anderem kann sie fachliche Fortbildung oder persönlichkeits- und allgemeinbildende Angebote enthalten (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 22). Ziel der Qualifizierung sind die Begleitung und Anerkennung des Engagierten über die Befähigung für das Engagement und die Bindung daran hinaus. Die Reflexion und Dokumentation der durch Qualifizierung erworbenen Kompetenzen sind dabei zentrale Bestandteile (vgl. ebd.).

Seit dem ersten Freiwilligensurvey 1999 ist der Anteil von Menschen, die sich freiwillig engagieren stetig gestiegen. 2014 waren es 43,6% der Bevölkerung ab 14 Jahren (vgl. BSFSJ, 2016). Besonders in der Gruppe der Jugendlichen ist zu beobachten, dass sie sich häufig durch Engagement erworbene Qualifizierungen wünschen und die Art ihres Engagements auch zunehmend interessenbezogen auswählen (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, 6). Das zeigt, dass Qualifizierung eine gute Möglichkeit darstellt, das Engagementpotenzial zu stärken. Darüber hinaus empfinden Engagierte Qualifizierungen auch als Anerkennung für ihr Engagement (vgl. ebd.).

Der Begriff der Qualifizierung wird im Zusammenhang mit bürgerschaftlichem Engagement in verschiedenen Dimensionen dargestellt (vgl. ebd., 22):

- Qualifizierung für und durch das Engagement
- Qualifizierung und Organisationsentwicklung
- Qualifizierungsmaßnahmen als Teil einer Anerkennungskultur

5.2.4.5 Anerkennungskultur

Engagement ist auf das Vorhandensein entsprechender Ermöglichungs- und Gelegenheitsstrukturen in den Kommunen angewiesen. Engagementförderung kann wirksam beispielsweise durch Infrastruktureinrichtungen erfolgen (sogenannte Mittleragenturen), welche die Vermittlung und Initiierung neuen Engagements, Lobbyarbeit sowie auch die lokale Anerkennungskultur übernehmen.

So vielfältig wie die sich entwickelnden Engagementkulturen sind mit ihnen auch die Anerkennungskulturen. Qualifizierung sowie Weiterbildung und damit auch die Aushändigung von Kompetenznachweisen werden immer einflussreicher: Qualifizierungen stellen eine wichtige Form der Anerkennung für freiwillig Engagierte dar, die zu einer Stärkung des Selbstbewusstseins und zur Intensivierung des kollegialen Austauschs führen können (vgl. Batarilo-Henschen et al. 2011, S. 22). Insbesondere sei Qualifizierung für engagierte Frauen sowie jüngere Menschen ein nicht zu unterschätzender Faktor, denn das Ehrenamt kann so auch für den beruflichen Kontext verwertbar sein (vgl. ebd.).

Auch die Begleitung und damit die Ermöglichung von Austausch über die ehrenamtliche Tätigkeit sind neben Auszeichnungen und Vergünstigungen zentrale Bestandteile der Anerkennungskultur im bürgerschaftlichen Engagement. Die Schaffung von Anreizsystemen u. a. durch Aufwandspauschalen, Zertifizierung und Vernetzungsangebote sowie die hauptamtliche Unterstützung gewinnen zunehmend an Bedeutung (vgl. BAGFW 2014, 2). Insbesondere für ältere Menschen mit überwiegend altruistischen Beweggründen für das Engagement, sind immaterielle Anreize wie Danksagungen im Alltag hingegen weiterhin besonders wichtig (vgl. Vogel, Kausmann und Hagen 2017, 37 ff.). Aber auch die tatsächliche Wirkung des Engagements spielt eine größere Rolle als früher: Die Effektivität des erbrachten ‚Zeitopfers' hat Einfluss auf die Ausübung eines Ehrenamtes – Engagierte wollen merken, dass ihr Engagement benötigt und wertgeschätzt wird und sich zudem gerne auch vermehrt selbstbestimmt einbringen (vgl. Simonson et al. 2014).

Matuschek und Niesyto (2013, 17) beschreiben eine Kultur der Anerkennung innerhalb einer Organisation als „entscheidend für die Motivation und das dauerhafte Engagement von Frei-

willigen“. Schürmann gibt an, dass Anerkennung für bereits freiwillig engagierte Menschen einen motivationssteigernden Effekt haben kann (vgl. 2013, 101). Es sollte jedoch vermieden werden, Dank durch aufwändige materielle Geschenke auszudrücken, da dies kontraproduktiv wirken kann (vgl. ebd., 102). Um angemessene Formen der Wertschätzung und Anerkennung zu etablieren, sollten Organisationen ihre Freiwilligen gut kennen (Matuschek/Niesyto 2013, 17). Den freiwillig Engagierten sollte im täglichen Umgang vermittelt werden, dass sie ein wichtiger Teil der Organisation sind und das Gefühl gegeben werden, dass ihre Arbeit anerkannt und ihre Person innerhalb der Organisation geschätzt wird (vgl. ebd.).

5.2.5 Trends und Treiber im bürgerschaftlichen Engagement

Es lassen sich mehrere besonders relevante Faktoren, sogenannte Treiber, erkennen, die sowohl das zukünftige Engagementpotenzial, als auch das tatsächliche praktische Engagement in den kommenden Jahren beeinflussen werden. Auch zeichnen sich Trends in der Organisation bürgerschaftlichen Engagements ab, die bei Entscheidungsfindungsprozessen zur zukünftigen Gestaltung berücksichtigt werden sollten.

Ein weisender Trend ist, dass das ‚neue Ehrenamt‘ **projektförmig** organisiert ist, d. h. das statische Ehrenamt, welches in institutionellen Hierarchien (z. B. Kirche, Vereine) verankert ist und bei dem es eine feste örtliche und langfristige zeitliche Bindung sowie eine spezifische Zuständigkeit/Aufgabe für die Ehrenamtlichen gibt, wird flexibilisiert; Engagement findet zunehmend in zeitlich begrenzten Projekten statt, bei denen Aufgabenfelder auch kurzfristig variiert werden können. Den ehrenamtlichen Akteuren wird damit ein größerer Spielraum für Veränderungen in ihrem Engagementverhalten je nach Interesse und zeitlichen Ressourcen während einer bestimmten Lebensphase eröffnet. Dadurch, dass Engagement nicht zwingend an eine Mitgliedschaft geknüpft ist, kann es auch vermehrt anlassbezogen stattfinden. Ein biografisches Hineinwachsen und längerfristiges Verbleiben in einer Position, wie früher üblich, ist so seltener die Regel. Gleichzeitig zeichnet sich eine neue Form der Strukturierung und Formalisierung der Rahmenbedingungen für das Ehrenamt, beispielsweise durch Fortbildungen, Zertifikate, hauptamtliche Unterstützung und organisationale Unterstützung (u. a. durch Freiwilligenagenturen) ab (vgl. Würz 2013). Neben dieser Entwicklung besteht das auf Dauer angelegte Ehrenamt aber weiterhin fort; Das bürgerschaftliche Engagement wandelt sich nicht vollständig, es pluralisiert sich hingegen eher in seinen Formen, Inhalten und Verlaufsmustern (vgl. Zimmer und Backhaus-Maul 2012, 21), ähnlich den Lebensläufen der Engagierten. Das klassische Ehrenamt wird im Vergleich zu informelleren Formen, bei denen es losgelöst von einer Mitgliedschaft in einer Organisation ist, beispielsweise von älteren Generationen aber immer noch verstärkt ausgeübt (vgl. Adolph et al. 2005).

Als signifikanter Treiber dürfte sich die **längere Lebensarbeitszeit** darstellen. Die kontinuierliche Steigerung des allgemeinen Gesundheitszustandes und der Lebenserwartung der Bevölkerung geht mit einer längeren Phase insbesondere der körperlichen Leistungsfähigkeit der Menschen einher. Der sogenannte dritte Lebensabschnitt gestaltet sich nun nicht mehr als reines „zur Ruhe setzen“ sondern als eine Lebensphase des „aktiven Alterns“. Individuelle Planungen für den Beginn des Ruhestandes haben sich ins höhere Alter verlegt. Der Renteneintritt liegt zwar seit 1993 nach wie vor bei durchschnittlich 63 Jahren, ist aber immer seltener mit dem Ausscheiden aus der Erwerbstätigkeit gleichzusetzen. So nimmt die Zahl der Erwerbstätigen

über 65 Jahren seit Jahren deutlich zu. Die Zahl belief sich 1991 noch auf ca. 320.000 Personen, 2011 waren es bereits über 750.000 (vgl. BMFSFJ 2016). Dieser Faktor kann ambivalente Auswirkungen auf das Engagement haben, da sich statistisch gesehen mehr Menschen in Erwerbstätigkeit engagieren, als in Rente – andererseits fehlt den älteren Engagierten durch die zunehmende Erwerbstätigkeit im Rentenalter (meist Nebenjobs zur Aufbesserung des Einkommens) dadurch auch die Zeit für die Ausübung ihres Engagements (vgl. Adolph et al. 2005; BMFSFJ 2011, 5).

Die **zunehmende Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt** kann ebenfalls als Treiber des Engagements betrachtet werden. Denn das Ehrenamt bietet oftmals Möglichkeit der Kompetenzaneignung, welche im Erwerbsleben als berufliche Qualifizierung genutzt werden. Angebote zur Aneignung expliziter Qualifikationen und Zertifizierungen im Ehrenamt können somit auch als Mittel zur Förderung des Engagements genutzt werden (vgl. Deutscher Bundestag 2002, 133; Speck et al. 2017, 10).

Einen weiteren Treiber des bürgerschaftlichen Engagements stellt die **soziale Integration** vor allem ab dem Renteneintritt dar. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird es vermehrt ältere Menschen geben, die auch ohne Erwerbstätigkeit nach Möglichkeiten, einer sozialen Isolation entgegenzuwirken und sich aktiv in ihr Umfeld einzubringen, suchen. Hier eröffnet sich ein großes Potenzial für die Gewinnung Ehrenamtlicher (vgl. Hochschule Osnabrück 2013).

Die **Individualisierungstendenz** und damit die Loslösung aus typischen Lebensverläufen und die Entkopplung aus tradierten gesellschaftlichen Strukturen, erfordert mehr individuelle Planung und Gestaltung des eigenen Lebensentwurfs. Mit den differenten Lebensstilen einher entsteht der Wunsch nach Selbstverwirklichung. Die Aufnahme eines Ehrenamtes kann einen Teil dazu beitragen, indem das Individuum freiwillig und intrinsisch motiviert einer Tätigkeit nachgeht, die nicht dem Lebensunterhalt dient, sondern andere Zwecke erfüllt. Dies könnten beispielsweise Sinnstiftung, Nächstenliebe, reiner Zeitvertreib oder Selbstverwirklichung sein (vgl. Moschner 2002). Mit zunehmender Individualisierung schwindet auch die Abhängigkeit von traditionellen Bindungen, so werden zum Beispiel Geschlechterrollenverständnisse egalitärer, was wiederum Einfluss auf die Ausübung von Ehrenämtern hat; Vorher überwiegend als feminin (z. B. Pflege) oder maskulin (z. B. Sport) wahrgenommene Bereiche werden somit auch dem jeweils anderen Geschlecht zugänglicher gemacht (vgl. Kausmann et al. 2017, 58; Stiegler 2002).

Als ein weiterer Treiber kann ein **Mehr an Selbstbestimmung** identifiziert werden. So ist bürgerschaftliches Engagement auch als Hilfe zur Selbsthilfe zu verstehen, zum Beispiel um bei Krankheiten, im Alter oder während der Jugend eine größtmögliche Unabhängigkeit (sei es beispielsweise von der Unterstützung des Kranken- und Pflegesystems, der eigenen Kinder oder Eltern) zu bewahren (vgl. BMFSFJ 2013, 21).

5.2.6 Fazit

Als Leitfrage der Sekundäranalyse der wissenschaftlichen Literatur im Rahmen des Arbeitspaketes 2.2 wurde formuliert: *„Wie werden sich das bürgerschaftliche Engagement und die Möglichkeiten, es in Mobilitätsdienstleistungen einzubinden, in Zukunft entwickeln?“*

Die Analyse der Bevölkerungsdaten zeigt, dass das Potenzial für Engagement in Baden-Württemberg auch in Zukunft noch groß ist. Die detaillierte Betrachtung der personellen Ressourcen Alter und Gesundheit, Zeit und Erwerbstätigkeit, Bildung, Einkommen und Besitz, soziale Netzwerke, Geschlecht und Motive und Motivation zeigt auf, dass die Entwicklung des zukünftigen Engagements stark von den Wechselwirkungen der Faktoren abhängig und eine genaue Vorhersage daher nur schwer möglich ist.

Der demografische Wandel wird bis zum Projektionszeitpunkt 2035 Umbrüche in der Altersstruktur der Gesellschaft hervorrufen, die sowohl Herausforderungen als auch Potenziale für das bürgerschaftliche Engagement bedeuten. Die Gruppe der älteren Menschen wird dabei zukünftig auch im Raum Baden-Württemberg wachsen und wird hinsichtlich ihrer Mobilität und dem Erreichen von Einrichtungen der Daseinsvorsorge stark von einem infrastrukturellen Abbau betroffen sein. Zugleich bietet diese Bevölkerungsgruppe aufgrund des steigenden Gesundheitszustandes im Alter und dem Leitbild des aktiven und selbstbestimmten Alterns zunehmend Potenziale für freiwilliges Engagement.

Gleichzeitig werden sich Konkurrenzsituationen mit anderen Ehrenamtsbereichen (vor allem in der Daseinsvorsorge) und mit der Erwerbsarbeit (aufgrund der längeren Lebensarbeitszeit) verstärken. Durch neue und projektförmige Organisationsformen wird der rasche Wechsel zwischen Engagements zudem begünstigt. Die Wertschätzung und Motivation der Engagierten durch die Initiatoren wie Kommunen oder Organisationen wird daher zukünftig eine noch größere Rolle spielen, um sie langfristig an ein Ehrenamt zu binden somit für Bürgerinnen und Bürger ein kontinuierliches Angebot u. a. von ehrenamtlich mitgetragenen Dienstleistungen zu ermöglichen.

Da alternative Mobilitätsdienstleistungen derzeit überwiegend ehrenamtlich von Männern ausgeführt werden, bietet sich aufgrund der zunehmenden Gleichberechtigung in den Lebenswelten Beruf und Familie an, das steigende Engagementpotenzial von Frauen durch gezielte Ansprache und Attraktivitätsverbesserungen vermehrt auszuschöpfen.

5.3 Recherche: kommunale Randbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements für Aufgaben der Daseinsvorsorge

NVBW – Dr. Martin Schiefelbusch, Magdalena Kreinberger

Während sich die zuvor beschriebenen Unterarbeitspakete mit der Auswertung von Materialien zum Umfang des bürgerschaftlichen Engagements, zu Motiven und Perspektiven der „Aktiven“ befassten, nahm AP 2.3 den formalen und institutionellen Rahmen in den Fokus. Damit nahm es im Gesamtkontext der Projektaufgaben zugleich eine Art Brückenfunktion zwischen Analyse und Konzeption ein, denn angesichts der definitionsgemäßen Freiwilligkeit von Ehrenamt ist die Gestaltung der Randbedingungen ein wesentliches Handlungsfeld, um die Bereitschaft zum bürgerschaftlichem Engagement und seine Wirksamkeit zu steigern.

Im Mittelpunkt der durch die NVBW durchgeführten Arbeit stand die Leitfrage nach den formalen und institutionellen Rahmenbedingungen und welche Auswirkung diese auf die engagementbasierten Lösungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge haben. Im Rahmen des Arbeitspakets 2.3 fand eine Literaturrecherche statt, die einen Überblick über die Netzwerke, Fördermöglichkeiten und Ansprechpartner gab mit dem Ziel der Identifikation der wichtigsten Faktoren für bürgerschaftliches Engagement. Bei der Auswahl der Quellen wurde hierbei auf Praxisratgeber, Online-Quellen und relevante graue Literatur zurückgegriffen, da besonders die für das Ehrenamt allgemein eingerichteten Beratungsangebote bereits relevante Vorarbeiten geleistet hatten. Die Recherchen wurden hinsichtlich der Experteninterviews und der Befragungen von Kommunen im Raum Ostwürttemberg abgeschlossen und durch die Rechtsgutachten (Gesetzliche Rahmendbedingungen, Versicherungen, Finanzierung) und einer überregionalen Bestandsaufnahme ergänzt.

5.3.1 Literaturrecherche

Anhand der Literaturrecherche wurde ein Interviewleitfaden mit unterschiedlichen Schwerpunkten erstellt. Diese wurden im Anschluss daran nach ihrer Bedeutung eingeordnet und in einem Bewertungsraster festgehalten. Das Ergebnis der Recherche ergab folgende wichtige Anforderungen und formale Eckpfeiler an die Randbedingungen von Engagement, die in der Befragung der Kommunen und den Experteninterviews überprüft wurden:

1. Institutionelle Rahmenbedingungen

   1.1. Wichtige institutionelle Eckpfeiler bürgerschaftlichen Engagements

   - Sachleistungen (Bereitstellung von Räumlichkeiten, Öffentlichkeitsarbeit, etc.)
   - Finanzielle Leistungen (Zuschüsse, Kostenersatz, Vergütung, etc.)
   - Dienstleistungsangebote (Beratung, Mentoren, Koordinatoren, etc.)
   - Fördermöglichkeiten (ESF-Förderung, Beratungsgutscheine, Stiftungen, Kommunale Bausteine, etc.)

   1.2. Beweggründe für die Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement

   - Angemessenere Lösungen
   - Integration (Senioren, Kinder, Menschen mit Behinderung, Migranten, etc.)

- Stärkung der Gemeinschaftsstrukturen
- Bürgerschaft als Stütze kommunaler Entwicklung
- Steigerung der Lebensqualität (Stadt-/Dorfentwicklung, Verkehr, Kultur, etc.)
- Zukunftsfähigkeit (Ökologie, Ökonomie, Bildung, Energie, Kommunalhaushalt)

1.3. Ressourcennutzung

- Ausreichende Leistungen
- adäquate Problemlösungen
- Umsetzung von Vorhaben

1.4. Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit

2. Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt

2.1. Ermöglichende Verwaltung

- Strategische und planerische Unterstützung durch Mentoren
- Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren / Kümmerer
- Qualität des hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte Aufgabenbeschreibung für die Ehrenamtlichen, etc.)
- Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit, etc.)
- Initiierung von Zukunftswerkstätten
- Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische, etc.)
- Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen, selbständiges Tun ermöglichen
- Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)

2.2. Erfahrungen mit der Zusammenarbeit

- häufigsten Probleme/Stolpersteine: Unverbindlichkeit des Ehrenamts, zu hohe Ansprüche, gesetzlicher Verwaltungsrahmen
- entsprechendes Anforderungsprofil in Bezug auf das Personal des Hauptamts
- Geschulte Freiwilligenkoordinatoren
- Mediatoren und Moderatoren
- Qualifikation des Ehrenamts (Übernahme von Koordinations- und Leitungsaufgaben)
- Haltung der Hauptamtlichen gegenüber den Ehrenamtlichen und umgekehrt

3. Vernetzung/Austausch/Kooperation

- aktive Teilnahme an bürgerschaftlichem Engagement fördernden Netzwerken (bspw. das Innovationsnetz des Gemeindenetzwerkes, FaLBE, ARBES, etc.)
- Tagungen, Kongresse, Konferenzen
- Kooperationen mit Unternehmen

4. Ängste/Grenzen

- Demografischer Wandel
- Grenzen von bürgerschaftlichen Engagement

- Ängste/Vorbehalte aus der öffentlichen Verwaltung gegenüber bürgerschaftliches Engagement
- Traditionsorientierung der Angestellten in der Verwaltung („Das haben wir schon immer so gemacht“)
- Innovationsfeindlichkeit („Das haben wir noch nie so gemacht“)
- Angst vor Engagement und Überbeanspruchung („Da könnte ja jeder kommen“)
- Unwissenheit („Was kommt da auf mich zu?“)
- Arbeitsplatzgefährdung (Job-Killer)
- Mehr Transparenz führt zu Rechtfertigungsdruck (Kritik von Ehrenamtlichen an der Arbeitsweise von Hauptamtlichen)

5. Anerkennungskultur

- Wertschätzung bürgerschaftlichen Engagement durch Veranstaltungen, Ehrungen, etc.
- Schulungen/Qualifikationsangebote und Fördermaßnahmen

5.3.2 Experteninterviews

Die identifizierten Leitfragen (vgl. AP_2_3_ANHANG (1)_Interviewleitfaden_Stand_180207.docx) wurden in Experteninterviews mit Vertretern des bürgerschaftlichen Engagements auf Landes- und regionaler Ebene validiert. Fünf Experteninterviews wurden geführt:

- Städtetag Baden-Württemberg: Martin Müller – Fachberatung Bürgerengagement
- Landkreistag Baden-Württemberg: Dietmar J. Herdes und Nathalie Münz – Dezernat V Soziales, Arbeit und Integration
- Gemeindenetzwerk Bürgerengagement und Ehrenamt: Janine Bliestle – Fachberatung Gemeindenetzwerk
- Sozialministerium Baden-Württemberg: Dr. Susanne Diemer – Referat 24 Bürgerschaftliches Engagement
- Allianz für Beteiligung e.V.: Dr. Miriam Freudenberger – Geschäftsführung

Anhand der Experteninterviews wurden die wichtigsten Merkmale gefiltert und fallbezogen ausgewertet. Dabei kristallisierte sich heraus, dass die drei Akteure – Kommune, Landkreis, Bundesland – die drei Ebenen sind, mit denen Ehrenamtliche am meisten in Kontakt kommen. Sie nehmen jeweils unterschiedliche Rollen ein. Der Kommune kommt hierbei in ihrer Funktion als direkter Ansprechpartner und Förderer vor Ort die fundamentalte Bedeutung zu. Sie prägt maßgeblich die Ausbildung von bürgerschaftlichen Engagement. Als eine wichtige Person wurde der Bürgermeister als oberster Stadtverwalter und gesetzlicher Vertreter der Gemeinde identifiziert. Sein Interesse an Ehrenamt korreliert häufig mit der Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten und der Mitgliedschaft in gemeindeübergreifenden Netzwerken[1]. Zudem hat die Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt auf der kommunalen Ebene eine besondere Bedeutung. Eine Verknüpfung beider Tätigkeiten ist daher für eine erfolgreiche Kultur von bürgerschaftlichen Engagement unerlässlich. Diese Zusammenarbeit kann durch kommunale Stab-

[1] wie bspw. Fachkräfte im Landesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement, kurz: FaLBE; Arbeitsgemeinschaft des Bürgerschaftlichen Engagements in Baden-Württemberg e.V., kurz: ARBES oder auch der Teilnahme an Konferenzen

stellen oder Beratungsdienste wie Kümmerer oder strategische sowie planerische Unterstützung erfolgen. Aber auch eine ermöglichende Verwaltung in Form von Zukunftswerkstätten oder Austauschformaten wie Runde Tische tragen zu einer befruchtenden gegenseitigen Arbeitsweise bei. Dabei können engagementunterstützende Einrichtungen wie die Freiwilligenagentur, Seniorenbüros, Bürgerstiftungen, MitMachZentralen, Mehrgenerationenhäuser, etc. als wichtige Anlaufstellen für bürgerschaftlich Interessierte fungieren.

Der Landkreis stellt einen klassischen Transmissionsriemen für die Umsetzung von ehrenamtlichen Prozessen dar. Er berät und unterstützt die Kommunen, Organisationen und andere Einrichtung nicht nur, sondern initiiert, plant und setzt Ideen, Konzepte und Projekte um. Die Landräte als Person sind hierbei Initiatoren der Engagementförderung. Zudem koordinieren sie Netzwerke und Plattformen für Kooperationen und bieten Presse und Öffentlichkeitsarbeit an. Auch sie sind ein wichtiger Partner für freiwillig Engagierte, wenn es um Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen geht. Als Wirtschaftsförderer haben sie zudem die Aufgabe inne, Unternehmen als wichtigen Partner zu gewinnen und dort ein Verständnis für ehrenamtliches Engagement zu schaffen. Zeitgleich haben sie jedoch auch eine Doppelgesichtigkeit: Neben der Förderung von bürgerschaftlichen Engagement sind sie ebenfalls eine Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, die für die rechtlich korrekte Umsetzung von Projekten zuständig ist. Dadurch wird eine Koproduktion mit Ehrenamt nicht möglich und hebt die besondere Stellung des Landkreises hervor.

Ebenso wie die Kommunen und Landkreise Einfluss auf die Kultur von Ehrenamt haben, hat dies auch ein Bundesland. Durch eine ehrenamtsfreundliche Politik kann es maßgeblich dazu beitragen, dass die gewählten Instrumente bis auf die unteren Ebenen dringen. Die Aufgabe des Landes liegt hierbei nicht in der direkten Betreuung der bürgerschaftlich Interessierten, sondern vielmehr in der Umsetzung und Schaffung von Engagement-freundlichen Rahmenbedingungen und Finanzierungsmöglichkeiten. Für das Land sind Netzwerke wie FaLBE, Städtetag, etc. unerlässlich, um Rückkoppelung sowie Feedback zu den Maßnahmen zu erhalten als auch neue Impulse zu bekommen. Baden-Württemberg ist laut des Freiwilligensurvey 2014 das Bundesland hinter Rheinland-Pfalz mit einer der höchsten Engagement-Quoten (48,3%)[2] im ganzen Bundesgebiet (vgl. https://www.bmfsfj.de/blob/113702/53d7fdc57ed97e4124fffec0ef5562a1/vierter-freiwilligensurvey-monitor-data.pdf 25 f.). Ein Indiz dafür, dass die gewählten Instrumente auf Landesebene Wirkung zeigen.

Aus der Sicht der Ehrenamtlichen ist die Unterscheidung der Ebenen zwischen Bund und Land jedoch nicht essentiell und bedurfte daher nur in Form der Gesetzgebung (wie in AP 6.4 angesprochen) einer Untersuchung. Aktuell hat die Bundesregierung die Einrichtung einer Bundes-Engagementstiftung beschlossen, die sich um dieses und andere Themen kümmern soll (vgl. https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/gesellschaftliches-engagement-1646310). Die Bundesebene wurde in dem Arbeitspaket 2.3 nicht im Detail betrachtet. Indirekt fallen jedoch immer wieder bundesgesetzliche Rahmenbedingungen mit ein wie z.B. Ehrenamtspauschale, Gemeinnützigkeitsrecht, Gewerberecht in Zusammenhang mit dem PBefG (vgl. Kapitel

[2] Damit liegt Baden-Württemberg 4 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt (vgl. https://www.bmfsfj.de/blob/113702/53d7fdc57ed97e4124fffec0ef5562a1/vierter-freiwilligensurvey-monitor-data.pdf S. 25 f.)

6.4 Empfehlungen Politik und Verwaltung zur Verstetigung – Gesetzgebund von Bund und Land), etc.

5.3.3 Befragung von Kommunen im Raum Ostwürttemberg

Auf dieser Grundlage wurde ein Fragebogen (AP_2_3_ANHANG_Auswertung bE Kommunen) zur Erhebung der Randbedingungen von bürgerschaftlichen Engagement in Kommunen in Ostwürttemberg erstellt. Dabei lag der Fokus der Befragung nicht nur auf der Daseinsvorsorge und der Mobilität, sondern auf dem Engagement im Allgemeinen. 57 Vertreter von Kommunen im Raum Ostwürttemberg wurden angeschrieben. 49 ausgefüllte Fragebogen kamen zurück (Rücklaufquote von 86%). Nach der Erfassung der Rückläufer erfolgten eine zahlenmäßige Auswertung sowie eine grafische Aufbereitung der Daten.

Dabei wurde deutlich, dass sich die Kommunen der Rolle des Ehrenamts durchaus bewusst sind und dem bürgerschaftlichen Engagement eine gewisse Wertschätzung in Form von Anerkennung und kommunalen Strukturen zur Unterstützung durch Sachleistungen, finanzieller Unterstützung oder Dienstleistungsangebote des Ehrenamts zu Teil kommen lassen.

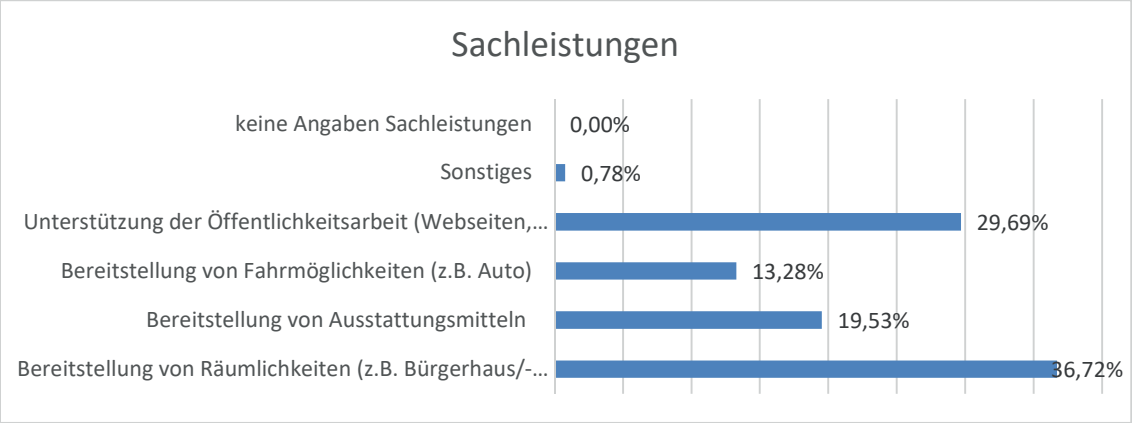


Abbildung 23 Sachleistungen zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen

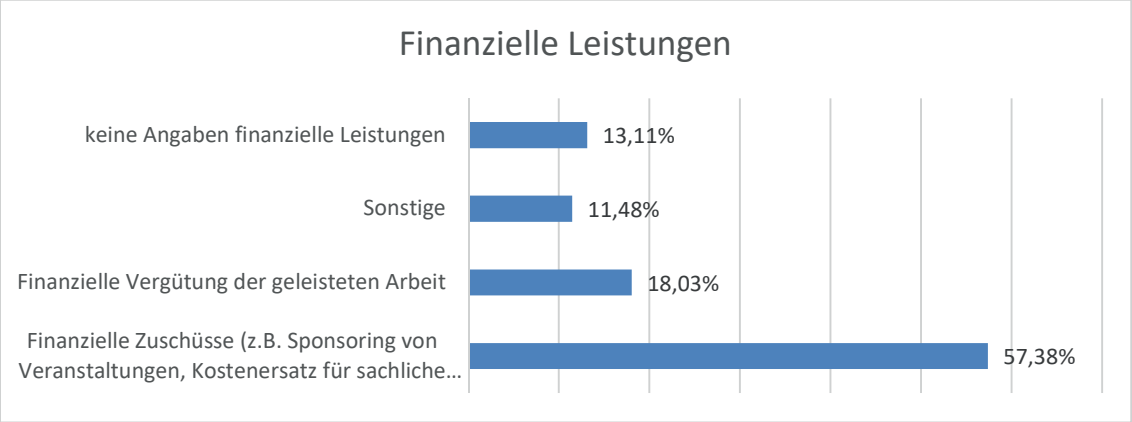


Abbildung 24 Finanzielle Leistungen zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen

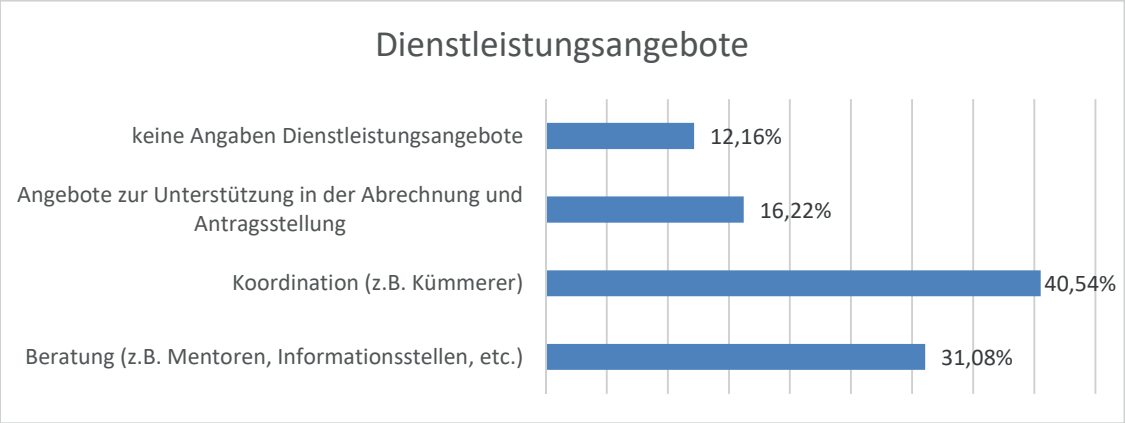


Abbildung 25 Dienstleistungsangebote zur Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement durch Kommunen

Als wichtigste Gründe für die Unterstützung von Ehrenamt wurden der Zusammenhalt und die Bindung an die Gemeinde sowie die Steigerung der Lebensqual ität genannt (vgl. Abb. 2.3-4).

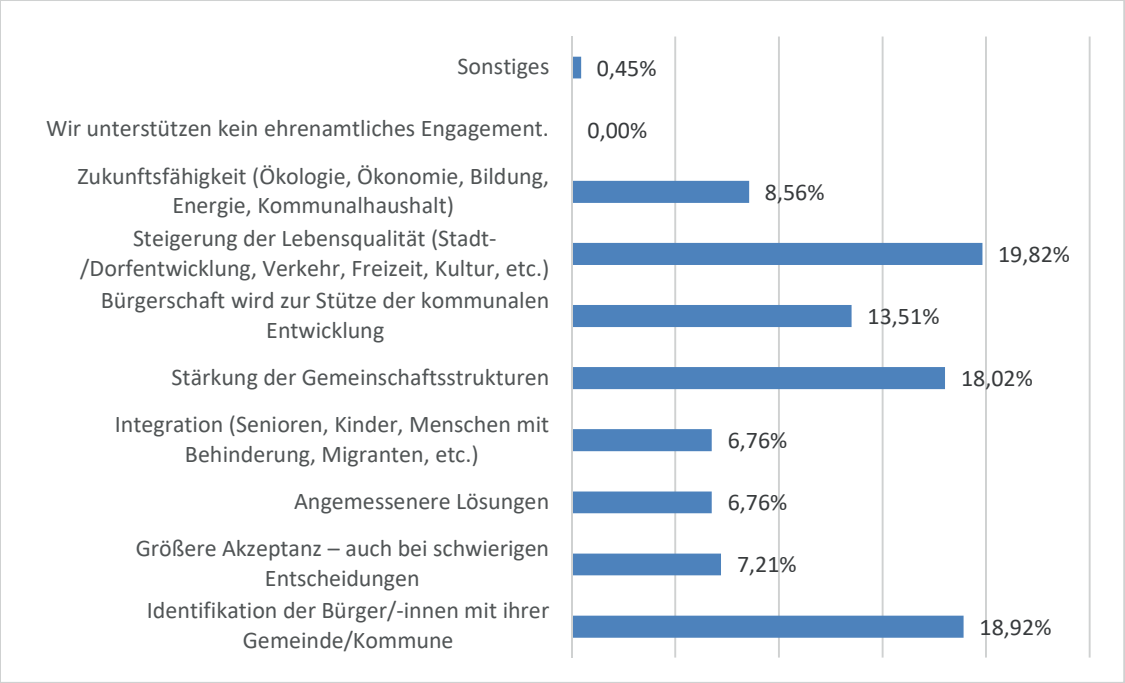


Abbildung 26 Gründe für die Unterstützung von bürgerschaftlichen Engagement

Bereits über die Hälfte der Kommunen arbeiten mit dem Ehrenamt zusammen. Dabei erfolgt die Unterstützung häufig in Form von Informations- und Beratungsdiensten (planerische Unterstützung), Vernetzung und Austausch der Vereine (organisatorische Unterstützung) sowie Initiierung von Austauschformaten und Zukunftswerkstätten (ermöglichende Verwaltung).

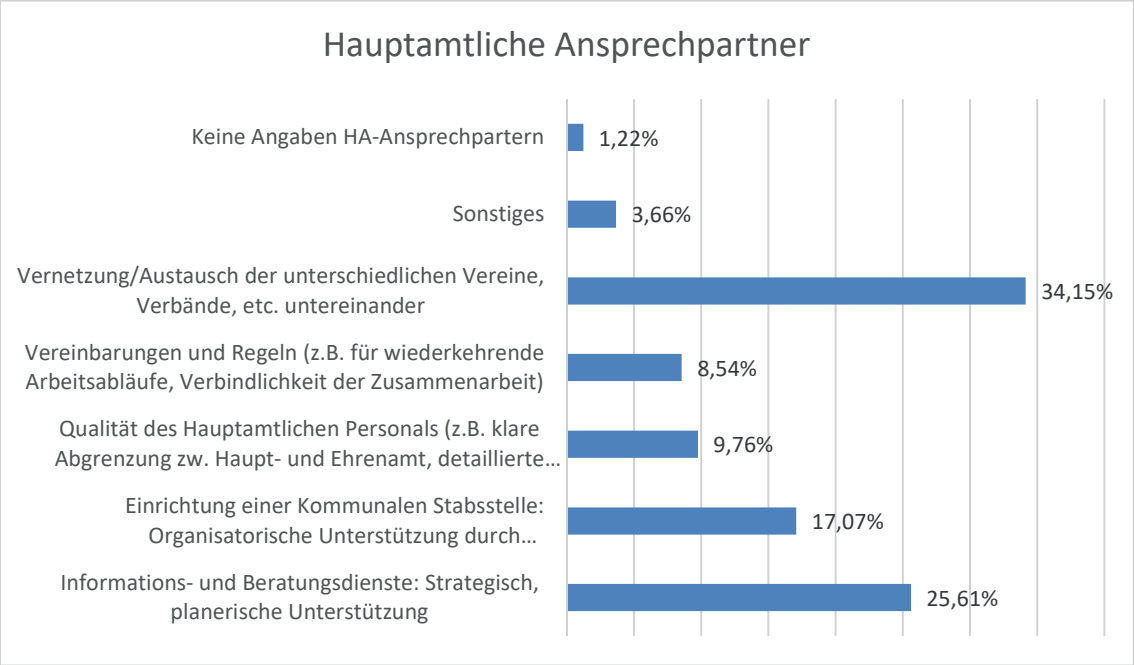


Abbildung 27 Zusammenarbeit von Haupt und Ehrenamt auf planerischer und organisatorischer Ebene

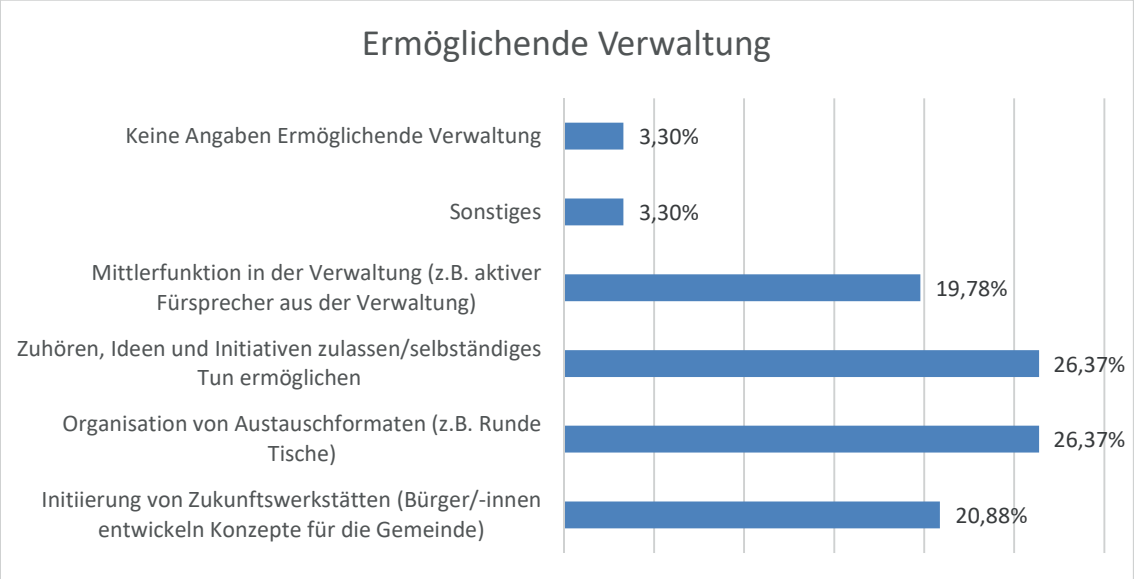


Abbildung 28 Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt durch Methoden und Prozesse

Als Hauptgrund für die Nicht-Zusammenarbeit wurde vor allem identifiziert, dass die Größe der Verwaltung eine Rolle spielt: Je kleiner die Kommune ist, desto schwieriger gestaltet sich die Zusammenarbeit mit dem Ehrenamt aufgrund personeller und finanzieller Überlastung[3]. Hier wird in den meisten Fällen die Koordination des Ehrenamts von Mitarbeitern als zusätzliche Aufgabe übernommen.

[3] An dieser Stelle bleibt jedoch zu vermerken, dass andererseits die größere Nähe zur Bürgerschaft in kleinen Kommunen durchaus ein Vorteil in Bezug auf die Zusammenarbeit mit Ehrenamt darstellen kann. Dies wurde jedoch in der Befragung nicht explizit erfasst. Es würde sich daher anbieten, diesen Punkt nochmals gesondert zu ermitteln.

Nein Angaben gesamt	15
Beantwortung "offene Frage" gesamt	14
Antwortbereitschaft	93%
Nein, weil ….	Wir uns derzeit in der Anfangsphase befinden
	Derzeit fallweise Koordination durch Mitarbeiter
	Koordination über das Bürgermeisteramt
	nicht notwendig/nicht erforderlich
	geht auf kleinem Dienstweg
	räumlich, personell, finanziell nicht leistbar
	zu kleine Verwaltung, nicht leistbar
	kein Bedarf
	Arbeitsbelastung
	Personal zu wenig

Abbildung 29 Gründe für die Nicht-Zusammenarbeit mit Ehrenamt

Lediglich die Hälfte der befragten Kommunen vernetzen sich überregional. Davon bevorzugen die meisten die Mitgliedschaft in Verbänden und Arbeitsgemeinschaften, knapp 50% besuchen regelmäßig Tagungen, Kongresse oder Konferenzen.

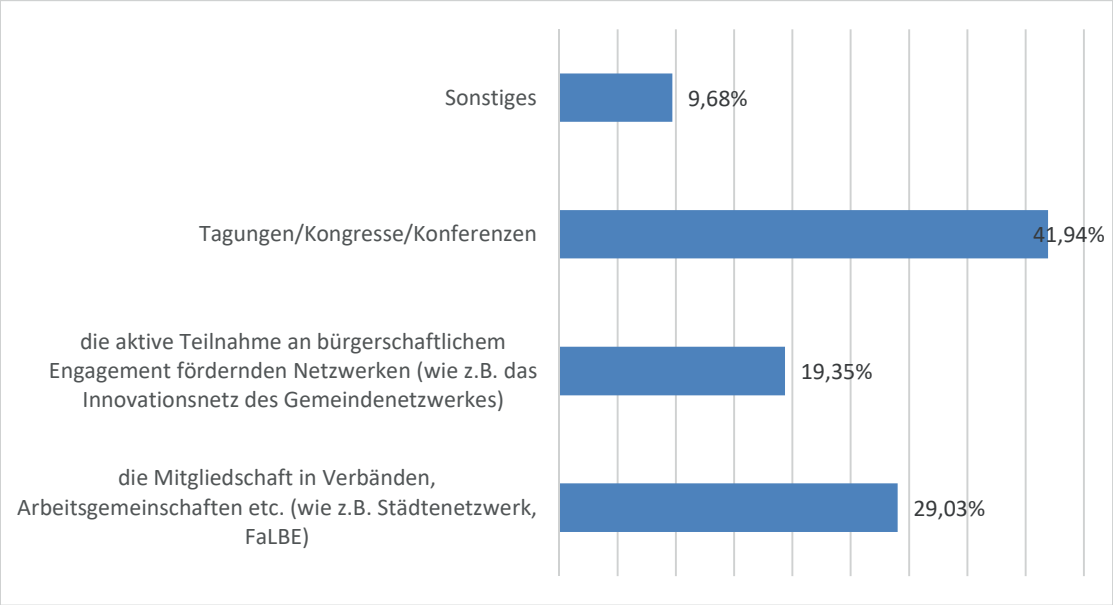


Abbildung 30 Überregionale Vernetzung von Kommunen

Zweidrittel der Gemeinden haben bereits eine Fördermöglichkeit in Anspruch genommen (vgl. Abb. 2.3-9): primär wird hierbei das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (kurz: ELR) beansprucht. Das andere Drittel gab an, dies aufgrund der zu großen Bürokratie – gerade im Hinblick auf kleine Projekte – nicht in Anspruch zu nehmen.

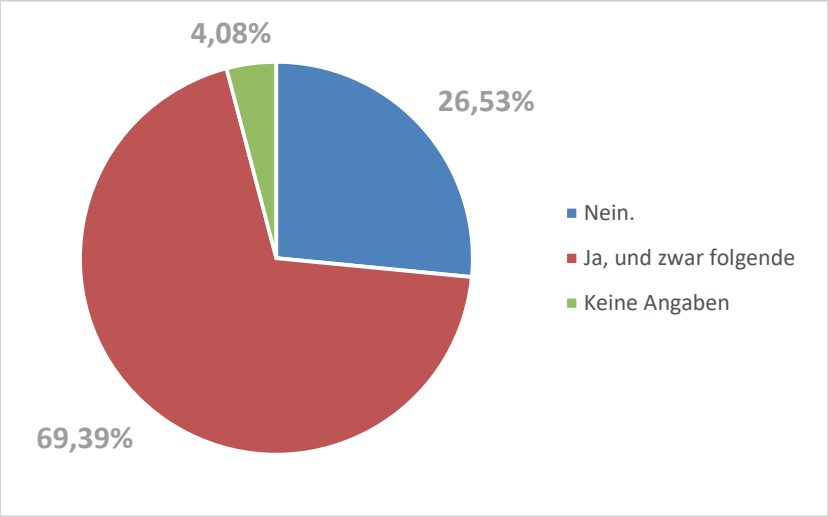


Abbildung 31 Haben Sie in Ihrer Kommune schon Fördermöglichkeiten genutzt?

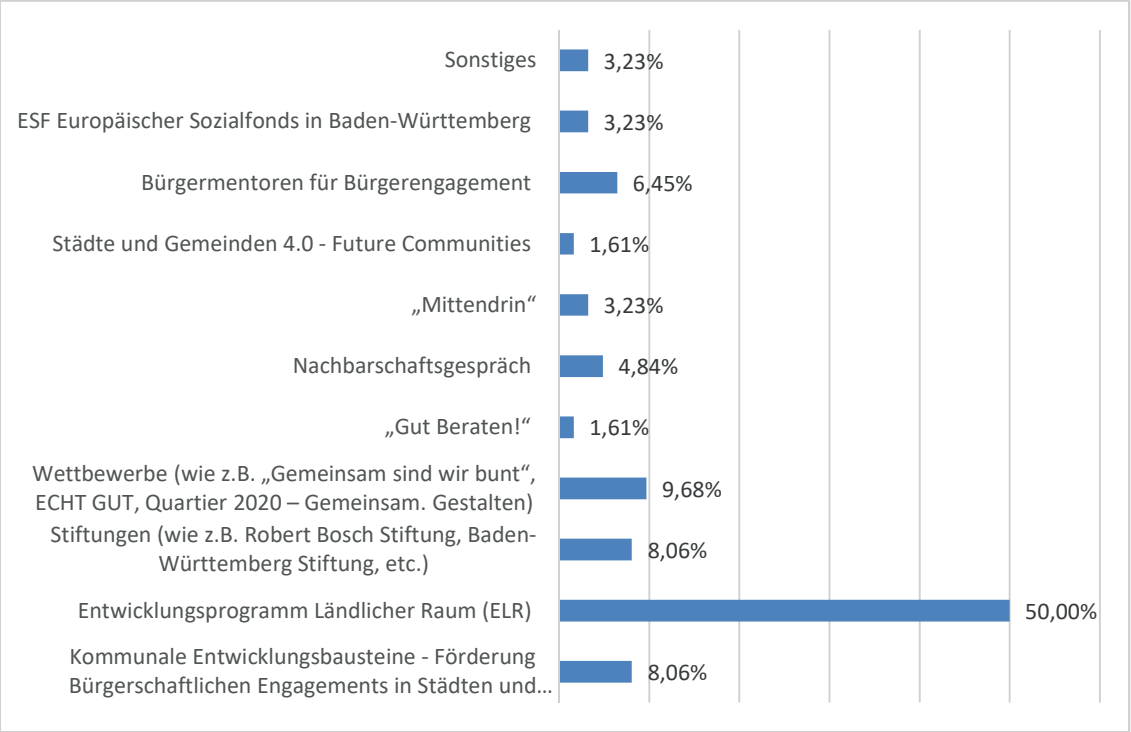


Abbildung 32 Bisher genutzte Fördermöglichkeiten

Die Ergebnisse und Auswertungen wurden zusammen mit der Literaturrecherche und den Experteninterviews in einem Raster zusammengefasst, welches die wichtigsten Akteure in Baden-Württemberg sowie deren Rollen als auch Aufgaben in Bezug zu bürgerschaftlichen Engagement beinhaltet. Besondere Aufmerksamkeit wurde hierbei auf deren Funktionen, Arbeitsweisen, Netzwerkaktivitäten sowie Unterstützungsmöglichkeiten gelegt (vgl. AP_2_3_ANHANG_Auswertung bE Kommunen_NVBW).

5.3.4 Überregionale Erfahrungen mit dem Konzept „Gemeinschaftsverkehr“

Als „Geburtsstunde“ bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote in Deutschland gilt allgemein das Jahr 1985, als im Rahmen eines Modellversuchs der erste Bürgerbus in Heek/Legden

(Nordrhein-Westfalen) den Betrieb aufnahm. Die Idee an sich ist jedoch älter. Sie wurde aus den Niederlanden eingeführt, ursprünglich jedoch in Großbritannien entwickelt. Erste Anwendungen sollen sogar schon in die Zwischenkriegszeit zurückgehen, auch wenn dies – wie auch sonst manche Fragen zur Entwicklung dieses Themas – bisher nicht näher recherchiert worden ist.

Wegen dieses weiter zurückreichenden Erfahrungsschatzes und der mit einer Umsetzung unter anderen Randbedingungen potenziell verbundenen Anregungen wurde im Rahmen des Projekts eine Recherche zu Gemeinschaftsverkehren in anderen Ländern durchgeführt. Zum Einsatz kamen dabei die Auswertung schriftlicher Materialien (Literaturrecherche), telefonische und persönliche Experteninterviews sowie Besuche vor Ort. Ein Teil der Recherchen wurde über einen Unterauftrag extern vergeben. Betrachtet wurden vorwiegend Großbritannien und die Niederlande sowie Österreich als Länder des europäischen Kulturkreises, von denen Erfahrungen mit dem Thema bekannt waren. Über weitere Verweise in den ausgewerteten Materialien lassen sich jedoch auch einige Aussagen zu Gemeinschaftsverkehren in weiteren Ländern treffen.

Die Grundidee des Gemeinschaftsverkehrs - Mobilitätsdienste auf bürgerschaftlicher Basis zu entwickeln und zu betreiben – findet sich in den betrachteten Ländern in unterschiedlichen Formen. Dabei spielen neben evtl. vorhandenen Unterschieden in der Haltung zum bürgerschaftlichen Engagement die verkehrlichen Anforderungen, der formale Rahmen und seine praktische Umsetzung eine wesentliche Rolle als Gestaltungsfaktoren.

In **Großbritannien** sind Gemeinschaftsverkehre unter dem Oberbegriff „Community Transport“ bekannt. Dieser ist einerseits eine im ganzen Land etablierte „Dachmarke“, steht andererseits aber für eine deutlich größere Bandbreite verkehrlicher Dienstleistungen und mitunter auch weiterer Dienste als in Deutschland mit der Bezeichnung „Bürgerbus“ oder „Gemeinschaftsverkehr“ assoziiert werden. Die Organisationen unterscheiden sich dabei außerdem stark nach Größe, Rechtsform und Mix ihrer Aktivitäten.

Zum Tätigkeitsfeld von „Community Transport Organisations“ (CTO) als Anbietern gehören folgende Angebote als häufigste Geschäftsfelder:

1. Fahrdienste für ältere und hilfsbedürftige Personen in unterschiedlichen Formen und auf unterschiedlichen Vertragsgrundlagen
2. Fahrdienste mit privaten Pkw auf ehrenamtlicher Basis (vgl. „Pkw-Bürgerfahrdienst“ https://www.buergerbus-bw.de/angebotsformen/der-pkw-buergerfahrdienst/)
3. Verleih und Vermietung von Minibussen mit / ohne Fahrer
4. Fahrdienste als Zubringer zu weiteren Angeboten der Träger (z.B. Schulen, Pflege- und Seniorenreinrichtungen, die selbst den Status der CTO erhalten können)
5. (meist mit Minibussen betriebene) öffentliche Linienverkehre
6. Verleih / Vermietung sonstiger Verkehrsmittel für Bedürftige zum Erreichen einer Arbeits- oder Ausbildungsstätte

Jenseits davon sind CTO jedoch auch in weiteren Bereichen aktiv, etwa Berufsbildung / Qualifizierung, Integration benachteiligter Personen in den Arbeitsmarkt, soziale Bildung, Quartiersentwicklung und soziale Dienstleistungen.

Die CTO sind dementsprechend auch keine rein ehrenamtlichen Organisationen. Je nach Größe und Anteil der verschiedenen Angebote verfügen sie sowohl über ehrenamtliche Aktive wie bezahltes Personal. Meist erfolgte eine Trennung nach Aufgaben bzw. Angebotsform. In städtischen Gebieten sind tendenziell eher größere CTO mit Fokus auf Spezialfahrdiensten und bezahltem Personal zu finden, in ländlichen Regionen eher kleinere mit einem größeren Anteil Ehrenamtlicher.

Kurz gesagt verstehen sich die CTO mehr als „Sozialunternehmen“, die im Interesse der örtlichen Gemeinschaft und Bevölkerung statt gewinnorientiert arbeiten. Sie sind i.d.R. als gemeinnützig anerkannt (Rechtsform „Charity“). Die Orientierung an örtlichen Bedürfnissen ist wichtig und kommt – jedoch nur als eines von mehreren Merkmalen – im Einsatz von Ehrenamtlichen zum Ausdruck.

Die CTO sind jedoch durch ihre unterschiedlichen Aktivitäten und das höhere Kostenniveau, aber auch auf Grund der politisch-administrativen Randbedingungen stärker zu wirtschaftlichem Handeln gezwungen: in Großbritannien ist die kommunale Verwaltung schwächer entwickelt und mit geringeren Kompetenzen und Möglichkeiten ausgestattet, so dass sie als Gegenüber der CTO keine so große Rolle übernehmen kann. Dagegen haben Beziehungen zu höheren Ebenen wie den Grafschaften (vergleichbar den Landkreisen) oder dem nationalen Gesundheitsdienst als Auftraggeber eine große Bedeutung.

In den **Niederlanden** wurde Mitte der 1970er Jahre mit dem „Buurtbus“ (übersetzbar als „Nachbarschaftsbus“) ein Teil der britischen CTO-Aktivitäten (s.o.) etabliert. Konkret handelt es sich um ehrenamtlich betriebene ÖPNV-Linienverkehre mit Kleinbussen (Modell Bürgerbus). Charakteristisch für den Buurtbus ist die weitreichende Einbindung in das ÖPNV-System. Dies zeigt sich an den Fahrplänen (soweit machbar im Taktverkehr und enger Einbindung in das landesweite Netz), Fahrzeugen im ÖPNV-Design und umfangreicher Unterstützung durch das örtliche Verkehrsunternehmen - das wiederum im Rahmen seines Verkehrsvertrags dazu verpflichtet ist. Die örtlichen Buurtbusvereine können bzw. müssen sich auf den Fahrbetrieb konzentrieren, ggf. ergänzt um die örtliche Sponsorengewinnung und Werbung. Dieses Organisationsmodell diente auch bei der Einführung von Bürgerbussen in Deutschland als Vorbild und ist (in veränderter Form) auch heute vor allem in NRW und Niedersachsen zu erkennen.

Andere Formen des Gemeinschaftsverkehrs wurden in den Niederlanden lange nicht in gleicher Weise betrachtet und unterstützt, obwohl auch dafür Beispiele zu finden sind. Inzwischen ist hier jedoch ein gewisses Umdenken festzustellen. Manche Provinzen (die auch ÖPNV-Aufgabenträger sind) haben inzwischen Förderangebote auch für kleinere und stärker sozial ausgerichtete Angebote entwickelt. Auch der niederländische Automobilclub ANWB ist seit ca. 3 Jahren mit einem Pkw-Bürgerfahrdienst als landesweites Angebot aktiv.

In **Österreich** werden seit einigen Jahren unter der Bezeichnung „Mikro-ÖV“ Konzepte zur Erschließung ländlicher Räume entwickelt, die teilweise auf bürgerschaftlich getragene Angebote zielen. Wichtige Akteure sind dabei zum einen die Bundesländer, die unter dieser Bezeichnung z.T. auch eigene Förderprogramme anbieten, zum anderen die Gemeinden, die als Empfänger der Förderung die Angebote vor Ort entwickeln und realisieren. Sachlich geht es dabei meist um flexible Bedienformen, die durch Taxi-, Mietwagen-, Busunternehmen oder auf ehrenamtlicher Basis erstellt werden können. Dabei sind auch einige regional und überregionale Anbieter mit standardisierten Konzepten aktiv.

Insgesamt scheint das Vertrauen in bürgerschaftliche Lösungen in Österreich weniger stark und/oder die Rücksichtnahme auf Gewerbeinteressen eher ausgeprägt. Wegen formaler Vorteile werden bürgerschaftliche Angebote daher oft in der sog. „Vereinslösung“ umgesetzt, bei der zur Nutzung eine Mitgliedschaft erworben werden muss.

Anwendungen des Prinzips Gemeinschaftsverkehr sind ferner aus den USA, Belgien, der Schweiz und Skandinavien bekannt, wobei es sich teils nur um einzelne Anwendungen handelt. Ein genauerer Überblick ist jedoch schwierig zu bekommen, da - wie auch schon bei einer Übersicht zur deutschen Situation - der Grundgedanke in sehr unterschiedlicher Form unter verschiedenen Bezeichnungen und oft kleinen, nur lokal publizierten Diensten realisiert werden kann. Daher ist von einer gewissen Dunkelziffer auszugehen.

Als Gemeinsamkeiten sind demzufolge erkennbar:

- Gemeinschaftsverkehre entstehen i.d.R. aus dem Bedürfnis, bestimmte Lücken in der Verkehrsversorgung zu schließen. Diese Lücken können räumlicher, zeitlicher oder qualitativer Art sein. Das Bewusstsein, eine Ergänzungsfunktion zu haben und dort aktiv zu sein, wo andere Anbieter nicht aktiv werden wollen oder können, ist entsprechend fast überall Teil des Selbstverständnisses.
- Dies schließt jedoch nicht aus, dass die Angebote aus der ursprünglichen Nische herauswachsen und sich Rivalitäten mit anderen (professionellen) Anbietern entwickeln können.
- Häufigste Motivation für ein Engagement im Gemeinschaftsverkehr ist das soziale Interesse. Dies findet auch in den Einsatzbereichen der Engagierten seine Entsprechung.
- Gemeinschaftsverkehre haben ihren Schwerpunkt in Mobilitätsdiensten für Personen mit Unterstützungsbedarf (Typ „Sozialer Bürgerfahrdienst“ und „Pkw-Bürgerfahrdienst“ sowie weitere Formen), wobei dieser Aspekt auch bei Diensten für die Allgemeinheit oft wichtig ist. Dabei werden eher einfachere Hilfeleistungen erbracht. Die Beförderung von Personen mit größeren Einschränkungen ist eher Thema von Spezialangeboten.
- Angebote für die Allgemeinheit (Typ Bürgerbus/Bürgerrufauto) sind im Vergleich in weniger Ländern präsent, dort allerdings dann inzwischen auch etabliert. Auch diese bleiben allerdings von Größe und Anspruch auf Ergänzungsfunktionen begrenzt.

Eine Übertragbarkeit internationaler Erfahrungen erfordert sicher eine genaue Betrachtung sowohl des Konzepts als auch des jeweiligen Anwendungskontexts, da die formalen wie die kulturellen Randbedingungen doch sehr verschieden sein können. Unter diesem Vorbehalt scheinen folgende Ansatzpunkte für weitere Überlegungen auch in Deutschland interessant:

- Stärken der Rolle von (lokalen/regionalen) Sozialunternehmen (statt nur rein bürgerschaftlicher Vereine) als „nachhaltige Anbieter“ von Verkehrs- und sozialen Diensten
- Ausbau von Bildungs-/Qualifizierung für (evtl. nicht nur ehrenamtliches) Personal in diesem Bereich auch durch (über-)regionale standardisierte Angebote
- Entwicklung einer überregionalen „Marke“ bzw. großräumig verfügbarer Produkte, evtl. vergleichbar einem „Franchisemodell“

5.3.5 Rechtliche Beurteilung

Gemeinschaftsverkehre bewegen sich an der Schnittstelle mehrerer Rechtsgebiete. Der juristische Rahmen ist hierbei nur ein Teilbereich der Standards und Regulierungen, die auf den Einsatz „professioneller" Akteure und Institutionen (z.B. ausgebildetes Fachpersonal, Verwaltungen) zugeschnitten sind und auf die Situation von Ehrenamtlichen keine Rücksicht nehmen. Dies ist kein Thema, das auf den Verkehrsbereich beschränkt ist, da auch in anderen Handlungsfeldern bürgerschaftlichen Engagements über eine zu hohe Regulierungs- und Bürokratieintensität geklagt wird. Zuletzt war etwa das Inkrafttreten der DSGVO ein Thema, das zur vielfältigen Verunsicherung in Vereinen und zivilgesellschaftlichen Organisationen geführt hat. Auch hier wurde im Rahmen des Projekts mit Vertretern des durch das BMI-geförderte Projekt „Digitale Nachbarschaft"[4] Kontakt aufgenommen (vgl. https://www.digitale-nachbarschaft.de/). Ergebnisse aus den gewonnen Erkenntnisse der Digitalen Nachbarschaft in Bezug auf Datenschutz und Vereine flossen in die Plattform ein (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/rechtliche-grundlagen/#accordion-36). Ferne wurde vom Datenschutzbeauftragen der NVBW (Fabian Henkel) ein Paper erstellt, dass sich auf die wichtigsten Punkte der DSGVO im Zusammenhang mit Vereinen bezieht (vgl. AP_2_3_ANHANG_Datenschutz Henkel_NVBW).

Im Gemeinschaftsverkehr liegt die Herausforderung grob gesagt darin, dass für Verkehrsdienstleistungen zwei grundsätzliche Regelungsansätze zur Verfügung stehen, nämlich:

- dem der **professionellen**, dem Verständnis des Gesetzes zufolge gewinnorientierten Personenbeförderung nach den Maßgaben des PbefG, oder
- dem der **unentgeltlichen Beförderung** im Wege der Eigenproduktion oder rein gefälligkeitsartigen Mitnahme, für die die Regelungen des PBefG nicht gelten.

Gemeinschaftsverkehre stehen von ihrer Idee, Philosophie und Angeboten her oft zwischen diesen beiden Bereichen. Sie müssen sich jedoch für einen davon entscheiden. Diese Entscheidung ist umso bedeutsamer als daran zahlreiche weitere Fragen geknüpft sind.

Im Rahmen des Projekts war nicht beabsichtigt, dieses Dilemma durch grundsätzliche Neuordnungen des formalen Rahmens zu bearbeiten. Stattdessen wurde als pragmatischer Ansatz aus den Erfahrungen des Projekts sowie des Konsortiums eine Reihe von Fragen identifiziert, die für die Gemeinschaftsverkehre häufige Quellen von Unsicherheit sind und damit Abstimmungsaufwand, Kosten und Verzögerungen verursachen, die bis zum Aufgeben von Initiativen führen können.

Aus der Recherche ergab sich eine Liste von Fragen, die den Bereichen **zivilrechtlicher Rahmen, öffentliches Recht und Planungsrecht, Versicherungen** und **Finanzierung** zugeordnet werden können:

- Abwehransprüche der Betreiber genehmigungspflichtiger Verkehre gegenüber neuen Angebotsformen insbesondere im genehmigungsfreien Bereich

[4] „Im Projekt **Digitale Nachbarschaft** (DiNa) gibt Deutschland sicher im Netz e.V. Tipps und Hinweise zu digitalen Chancen und Datensicherheit im Ehrenamt. Die DiNa sensibilisiert Vereine, Initiativen und freiwillig engagierte Bürger*innen für die Chancen des Internets und qualifiziert sie für einen sicheren Umgang mit dem Netz." (https://www.digitale-nachbarschaft.de/herzlich-willkommen-der-digitalen-nachbarschaft)

- Möglichkeiten rechtssicherer Ausgestaltung von Unkostenbeiträgen zu genehmigungsfreien Verkehren
- Die Beförderungspflicht im genehmigten Linienverkehr beim Einsatz von Kleinfahrzeugen
- Rechtliche Aspekte der Behandlung bürgerschaftlich getragener Verkehre (sowie ggf. weiterer Angebotsformen) im Nahverkehrsplan
- Möglichkeiten zur Einrichtung besonderer Parkmöglichkeiten o.a. Privilegierungen für soziale Fahrdienste
- Verfahren zur Spendenannahme und alternative Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. Crowdfunding, Sponsoring, steuerliche Fragen bei Sachleistungen)
- Mögliche Verfahren der Fahreignungsprüfung unter den Randbedingungen des Gemeinschaftsverkehrs
- Verbraucherschutz bei genehmigungsfreien Verkehren - was tritt bzw. was könnte an Stelle des „gemeinwirtschaftlichen Pflichtenbündels“ treten?

Zum Themenfeld Versicherungen, das regelmäßig zu Unsicherheit bei den Aktiven führt, wurde ein eigenes Dokument erarbeitet, das in Form eines „Leitfadens“ die verschiedenen Versicherungsangebote beschreibt und auf die Abdeckung ehrenamtlicher Tätigkeiten eingeht. Es wurde mit Unterstützung einer Versicherungsmaklerin erstellt und steht allen Interessierten auf der Bürgerbus-Webseite der NVBW zur Verfügung (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/E1-4_Versicherungsleitfaden_v1_200212.pdf). Die Aufgabenstellung hierfür ist in Anhang AP_2_3_ANHANG_LB Versicherung dargestellt. Dieser Leitfaden kann allerdings aus verschiedenen Gründen keine konkreten Empfehlungen für jede Situation geben, sondern muss sich auf eine Orientierung für eigene Recherchen der Initiativen beschränken.

Die Ergebnisse sind je nach Art der Frage in die vom Projekt entwickelten Informationsangebote (vgl. AP 6) eingegangen oder dienen als Hintergrundmaterial für weitere Publikationen (vgl. Bürgerbus-Leitfaden https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf) und Beratungsleistungen (vgl. Fragen und Antworten https://www.buergerbus-bw.de/faq/).

5.3.6 FAZIT

Engagement kann durch Information, Vermittlung oder praktische Unterstützung etwa bei der Übernahme bestimmter Aufgaben zweifellos gefördert werden. Gerade im Bereich der Daseinsvorsorge ist aber genauso zu konstatieren, dass die formalen Anforderungen der jeweiligen Sektoren durchaus geeignet sein können, Engagement unattraktiv zu machen –oder zu verhindern[5]. Schwierig sind hier insbesondere Standards und Regulierungen, die auf den Einsatz „professioneller“ Akteure und Institutionen (z.B. ausgebildetes Fachpersonal, Verwaltungen) zugeschnitten sind, die für den Einsatz von Ehrenamtlichen keinen Raum lassen oder zu

[5] Steuerrecht vs. Gemeinnützigkeit der Bürgerbusse (vgl. hierzu Kapitel 6.4 Gesetzgebung von Bund und Land)

hohe Anforderungen stellen[6]. Solche Standards haben sich teils über lange Zeit etabliert und werden daher von den traditionellen Akteuren oft für selbstverständlich gehalten. Diese müssen aber mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit und die Entwicklung neuer Modelle neu ausgehandelt werden.

Die Sekundäranalyse kann die Recherche der konkreten Bedingungen im Handlungsfeld nicht ersetzen. Abhängig von vielfältigen Faktoren existiert eine hohe Varianz hinsichtlich der Qualität und Quantität des Engagements. Für die Konkretisierung des Konzeptes / der Plattform mussten daher zusätzlich noch die realen Bedingungen in den anderen Arbeitspaketen recherchiert und aufbereitet werden.

[6] wie im Falle der Genehmigungspflicht im Zusammenhang mit der Beförderungspflicht (vgl. Kapitel 6.4 Gesetzgebung von Bund und Land)

5.4 Integration der Ergebnisse der Sekundäranalyse

nexus

Das Arbeitspaket 2.4 „Integration der Ergebnisse“ dient der integrierten Betrachtung der Wissensbestände von AP 2.1, AP 2.2 und AP 2.3. Die aufgearbeiteten Daten und Analyseergebnisse dienen als Ausgangspunkt u. a. für die Arbeit an Arbeitspaket 3 „Empirische und partizipative Erhebungen“.

5.4.1 Inhalte der Arbeitspakete 2.1, 2.2 und 2.3

Bürgerschaftliches Engagement gewinnt insbesondere in ländlich geprägten Räumen bedingt durch den demografischen Transformationsprozess und den strukturellen Wandel in der Daseinsvorsorge, hinsichtlich Nahversorgung, sozialer Dienste und Mobilität, zunehmend an Bedeutung. Gemeinden gehen neue Wege, um die Versorgung der Einwohnerinnen und Einwohner mit den Angeboten des täglichen Bedarfs zu sichern. Ehrenamtliche sind längst zu einem unverzichtbaren Bestandteil gesellschaftlichen Zusammenlebens geworden und unterstützen aktiv die Verwaltung und verschiedene Organisationen in diversen Bereichen der Daseinsvorsorge in den Kommunen. Doch der demografische, gesellschaftliche und strukturelle Wandel werfen auch Fragen der Tragfähigkeit ehrenamtlicher Lösungen in der Zukunft auf.

Im Arbeitspaket 2 wurden daher umfassend vorhandene Daten zum bürgerschaftlichen Engagement und den personellen Ressourcen erhoben und ausgewertet sowie die kommunalen Randbedingungen untersucht, um Grundlagen und Fragestellungen für den weiteren Verlauf des Projektes zu identifizieren:

- Analyse quantitativer Daten zu den personellen Ressourcen bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge (AP 2.1, Universität Marburg)
- Sekundäranalyse der wissenschaftlichen Literatur zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge (AP 2.2, nexus)
- Recherche zu kommunalen Randbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements für Aufgaben der Daseinsvorsorge (AP 2.3, NVBW)

Die für den Bericht zu AP 2.1 ausgewerteten Daten zur Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur der räumlichen Einheiten der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg sowie der Region Ostwürttemberg entstammen den offen zugänglichen Datenbanken des Statistischen Bundesamts und des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg. Für das AP 2.2 wurde wissenschaftliche Literatur vorrangig zu den Themenkomplexen Engagement, Mobilität und Alter untersucht. Im AP 2.3 erfolgten neben der Literaturrecherche auch eigene Erhebungen in Form von Experteninterviews und einer schriftlichen Befragung der Kommunen in Ostwürttemberg. Nachfolgend werden die zentralen Erkenntnisse der Recherchen und empirischen Untersuchungen integriert dargestellt.

5.4.2 Daseinsvorsorge und Mobilität im ländlichen Raum

Entwicklungen wie rückläufige Geburtenzahlen, gestiegene Lebenserwartung und steigendes Durchschnittalter führen zu Verwerfungen im Altersaufbau unserer Gesellschaft. Zugleich

kommt es zu Abwanderungsprozessen insbesondere junger Menschen aus ohnehin weniger dicht besiedelten Räumen, so sind vor allem ländliche Regionen von einer zunehmenden **Alterung der Bevölkerung** betroffen. Dies hat drastische Folgen für die **Daseinsvorsorge**, denn wenig wirtschaftlichen Ertrag generierende Strukturen z. B. in im Nahverkehr, Einzelhandel oder Dienstleistungsgewerbe, werden verstärkt reduziert. Zudem brechen auch die sozialen Netzwerke durch Abwanderungs- und Alterungsprozesse immer mehr weg. Bürgerschaftliches Engagement kann diese Entwicklungen teilweise auffangen, jedoch ist dies eine Gratwanderung, denn viele Bürgerinnen und Bürger wollen sich zwar ehrenamtlich engagieren, aber zugleich nicht als ‚Ausfallbürgen' für wegfallende staatliche Leistungen herhalten. Geeignete Anreizstrukturen sind hier notwendig, um nachhaltiges Engagement zu ermöglichen.

Mobilität ist die entscheidende Basis der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen, da ohne sie das Erreichen anderer Daseinsvorsorgeeinrichtungen nicht gegeben ist. Sie muss daher als Querschnittsaufgabe im Rahmen jedes Handlungsfeldes mitgedacht werden. Veränderte Fahrtzwecke und -ziele sowie Aktivitätszeiten und Anzahl an zu befördernden Personen stellen Herausforderungen für das derzeitige und zukünftige Mobilitätsangebot unter Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Effektivität dar. Schon heute kann das ÖPNV-Angebot den Anforderungen vor allem in ländlichen Räumen nicht flächendeckend gerecht werden, was einen weiteren Attraktivitätsverlust der betreffenden Regionen bedeutet. Die Problematik einer zunehmend eingeschränkten Mobilität betrifft in Zukunft größtenteils wirtschaftlich schwache Personengruppen aller Altersklassen, die sich kein eigenes Auto leisten können, sowie Jugendliche und Ältere, die noch nicht oder nicht mehr mit dem PKW fahren können und vor allem Menschen, die aufgrund körperlicher bzw. gesundheitlicher Einschränkungen auch kürzere Distanzen nicht ohne Hilfe überwinden können. Insbesondere die wachsende Gruppe älterer Menschen wird zukünftig von den Folgen des demographischen Wandels und der Zentralisierung der Versorgungsinfrastrukturen betroffen sein und zunehmend in ihrer Alltagsmobilität eingeschränkt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel und Alternativverkehre nicht ausreichend ausgebaut werden.

Um die Mobilitätsproblematik in ländlichen Räumen zu lösen und eine flächendeckende Versorgung zu ermöglichen, werden **bedarfsorientierte bzw. flexible Bedienformen** (z. B. Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb) diskutiert, welche sich vom klassischen fahrplan- und linienfixierten Angebot abgrenzen. Zudem kann der Ausbau von **Alternativen zu bedarfsgesteuerten Bedienformen** in besonders dünn besiedelten Räumen zukünftig zur Mobilitätssicherung beitragen; Varianten sind z. B. private oder über Zusteiger-Mitnahme-Systeme organisierte Mitfahrgelegenheiten, (ehrenamtlich gefahrene) Bürgerbusse, Carsharing oder die Mitnahme durch Fahrdienste öffentlicher und privater Dienstleistungen (z. B. mobile Pflegedienste, Mahlzeitendienste) sowie die Einrichtung mobiler bzw. dezentraler Dienstleistungen und Mobilitätsgutscheine (z. B. für Taxifahrten). Vor allem für die Initiierung von ehrenamtlichen Lösungen braucht es jedoch meistens sogenannte „Raumpioniere", die brachgefallene Strukturen reaktivieren und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort dabei helfen, lokale Projekte zur Selbsthilfe zu realisieren.

5.4.3 Prognose: Ungleichgewicht bei Angebot und Nachfrage von Engagement

Die Analyse der quantitativen Daten in AP 2.1 zeigt, dass in der Region Ostwürttemberg die **Bevölkerungszahl stagniert** und im Jahr 2035 bei etwa 442.000 Menschen liegen wird. Allerdings verschiebt sich die Zusammensetzung der Altersgruppen: Während die Zahl der 20-Jährigen in etwa gleich bleibt und die Gruppen der 20 bis 40-Jährigen sowie der jungen Alten vor allem ab 2025 schrumpfen werden, **wachsen die Gruppen der mittleren Alten und Hochaltrigen**; Es wird mit einem Zuwachs von 23.000 bzw. 10.000 Menschen gerechnet.

Trotzdem die Ehrenamtsquote für 2014 in Baden-Württemberg im bundesweiten Vergleich mit 48% laut Freiwilligensurvey 2014 relativ hoch liegt, wird es daher voraussichtlich zu einem Ungleichgewicht an Angebot und Nachfrage beim bürgerschaftlichen Engagement kommen. Durch geeignete Maßnahmen könnte diesem Ungleichgewicht jedoch frühzeitig entgegengewirkt und das Engagementpotenzial effektiv genutzt werden.

5.4.4 Rahmenbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements

Die **Landespolitik** hat Einfluss auf die Kultur von Ehrenamt: Die Umsetzung und Schaffung von engagementfreundlichen Rahmenbedingungen und Finanzierungsmöglichkeiten sowie die Rückkopplung mit Engagementnetzwerken als Feedback- und Impulsgebern prägt die **kommunalen Engagementstrukturen**. Auf Landesebene wird ehrenamtliches Engagement im Sozialministerium und Staatsministerium bearbeitet. Das Land ist für den Aufbau von Strukturen zur Förderung von bürgerschaftlichem Engagement zuständig, z. B. durch das Erlassen von Gesetzen, die den kommunalen Alltag beeinflussen. Zugleich ist es in unterschiedlichen Steuergremien vertreten, um einen praxisnahen Einblick zu erhalten und eine gezielte Fördermittelverteilung zu gewährleisten und passende Förderinstrumente zu entwickeln. Der **Landkreis** wiederum hat eine Beratungs- und Unterstützungsfunktion für die Kommunen sowie Organisationen vor Ort. Er initiiert, plant und setzt Ideen und Konzepte um. Zugleich ist er Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde bzgl. der rechtlich korrekten Umsetzung von Projekten.

In Bezug auf Vernetzungsmechanismen und Kooperationen zeigt die Analyse in AP 2.3, dass für Engagementförderung die Zusammenarbeit auf der Landesebene mit **Landesnetzwerken** wie z.B. ARBES (Arbeitsgemeinschaft des bE in BW), LIGA (Liga der freien Wohlfahrtspflege) oder FaLBE (Fachkräfte für bürgerschaftliches Engagement aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, etc.) essentiell ist. Die **Kommunalen Landesverbände** Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag haben zudem eine Rahmen- und Kooperationsvereinbarung mit dem Land und kommunizieren ihre Anliegen bottom-up. Der Austausch mit **Unternehmen** ist ein wichtiger Punkt für die Landkreise, um die Wirtschaft für bürgerschaftliches Engagement zu gewinnen. Zudem sind sie bei der Umsetzung von bürgerschaftlichem Engagement auf die Zusammenarbeit mit den **Kommunen** angewiesen. Diese sind häufig interessengebundene Mitglieder in Netzwerken oder Spitzenverbänden, um Lösungen für konkrete Problemlagen vor Ort zu erhalten. Die Strukturen für die Zusammenarbeit von Ehrenamt und Unternehmen gilt es noch auszubauen. Erste Versuche finden auf kommunaler Ebene in Form von Marktplätzen statt, bei denen die Ehrenamtlichen Initiativen und Projekte bewerben und welche verstärkt für interessierte Unternehmen geöffnet werden könnten. Weiterhin bieten **Schulen** eine gute Möglichkeit, frühzeitig Nachwuchs für ehrenamtliche Tätigkeiten zu finden und mehr gesellschaftliche Teilhabe auch für Personen aus ärmeren sozialen Milieus zu ermöglichen.

Im Hinblick auf **Fördermöglichkeiten** wird festgestellt, dass die Undurchsichtigkeit von Programmen und Förderprojekten aufgrund der steigenden Anzahl zunimmt. Häufig können etwaige Anträge zudem nur über professionelle Organisation, wie z. B. kommunalpolitische Akteure, gestellt werden. Dies erhöht unnötig die Hürden zur Beantragung von Fördergeldern. Auf der anderen Seite ergibt sich durch die steigende Varianz der Vorteil, dass unterschiedlichen Problemlagen durch spezifischere Angebote besser bedient werden können.

5.4.5 Wechselwirkungen von bürgerschaftlichem Engagement und Kommune

Eine demokratische und sozial lebendige Bürgergesellschaft sowie die Stärkung des Gemeinschaftssinns gehören zu den Zielen, die Politik, Verwaltung und bürgerschaftlich engagierte Organisationen in Bezug auf die Förderung ehrenamtlicher Strukturen verfolgen. Als wichtigste Gründe für die Unterstützung des Ehrenamtes wurden bei den Erhebungen im Rahmen des AP 2.3 von kommunaler Seite u. a. die **Steigerung der Lebensqualität**, die **Identifikation** der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Gemeinde sowie die **Integration** unterschiedlicher sozialer Gruppen (z. B. Seniorinnen und Senioren, Migranten und Kinder) genannt. Auch angemessene **Lösungsvorschläge** für Problemstellungen in der Gemeinde sowie eine **größere Akzeptanz von Entscheidungen** werden als Gründe für die Förderung einer aktiven Zivilgesellschaft genannt.

Ländliche Regionen sind stärker abhängig von ehrenamtlichem Engagement, als städtisch geprägte Räume – gerade in den Kommunen fehlen aber gleichzeitig oft die **finanziellen Ressourcen** und die Infrastruktur zur Engagementstärkung. Neben den personellen Ressourcen, die sich wie in AP 2.2 aufgezeigt, förderlich oder hinderlich auf das Engagementpotenzial auswirken können, spielt die **extrinsische Motivation** eine wichtige Rolle dafür, Bürgerinnen und Bürger dazu zu ermuntern, aktiv zu werden: Wenn Bürgermeister oder Bürgermeisterin, Gemeinderat und Verwaltungspersonal das Engagement vor Ort fördern, Ideen und Initiativen mittragen und geeignete Prozesse der Unterstützung etablieren, stärkten sie in ihrer **Vorbildfunktion** das Engagement. Vertrauen in die Kompetenzen und Fähigkeiten der Bürgerinnen und Bürger von Verwaltungsseite aus, sowie deren frühzeitige Einbindung in Gestaltungs- und Entscheidungsprozesse, stärkt das Interesse an einem langfristigen Engagement. Zugleich dient die Möglichkeit zur Teilhabe auch dem **Empowerment** der Bürgerinnen und Bürger; „Hilfe zur Selbsthilfe“ fördert eine mündige und aktive Zivilgesellschaft.

Mehrere Experteninterviews mit Vertreterinnen und Vertretern des bürgerschaftlichen Engagements auf Landes- und regionaler Ebene ergaben, dass der Kommune in ihrer Funktion als **direkte Ansprechpartnerin und Fördererin vor Ort** die wichtigste Bedeutung zukommt. Insbesondere die Unterstützung des Ehrenamtes durch den Bürgermeister oder die Bürgermeisterin korreliert häufig mit der Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten und der Mitgliedschaft in gemeindeübergreifenden Netzwerken. Weiterhin ist die **Verbindung von Haupt- und Ehrenamt** auf der kommunalen Ebene bedeutsam für eine erfolgreiche Kultur von bürgerschaftlichem Engagement: Die Zusammenarbeit kann u. a. durch kommunale Stabstellen oder Beratungsangebote wie Kümmererinnen und Kümmerer erfolgen. Aber auch eine **ermöglichende Verwaltung**, die z. B. Kommunikationsformate wie Runde Tische organisiert, ist förderlich für eine lebendige Engagementkultur. Einrichtungen wie z. B. Freiwilligenagentur, Seniorenbüros, Bürgerstiftungen oder MitMachZentralen stellen zudem wichtige **Anlaufstellen für bürgerschaftlich Interessierte** dar.

Zur Erhebung der Randbedingungen von bürgerschaftlichem Engagement in den Kommunen Ostwürttembergs erfolgte eine schriftliche Umfrage, an der sich 49 Kommunen beteiligten. Es zeigt sich, dass bereits über die Hälfte der Kommunen mit Ehrenamtlichen zusammenarbeiten. Dabei erfolgt eine gezielte Unterstützung durch:

- *planerische Unterstützung*: z. B. Informations- und Beratungsdienste
- *organisatorische Unterstützung*: z. B. Vernetzung und Austausch der Vereine
- *ermöglichende Verwaltung*: z. B. Initiierung von Austauschformaten und Zukunftswerkstätten

Die Ergebnisse der Literaturanalyse machen deutlich, dass eine **Wertschätzungs- und Anerkennungskultur** für ehrenamtliche Tätigkeiten essentiell ist. Die empirischen Daten zeigen, dass dies in den Kommunen in unterschiedlicher Form bereits praktiziert wird: Beispielsweise durch Sachleistungen (u.a. Bereitstellung von Räumlichkeiten), finanzielle Unterstützung (u. a. in Form von Zuschüssen zu Veranstaltungen) sowie Dienstleistungsangebote (u. a. Unterstützung bei Abrechnung/Antragstellung, Koordination und Beratung). Weitere in der Praxis angewendete Formen der Wertschätzung sind z. B. Weiterbildungsmöglichkeiten, Erstellung von Zertifikaten sowie eine hauptamtliche Ansprechpartnerin oder ein hauptamtlicher Ansprechpartner. Während die **Vergütung** freiwilliger Arbeit in Form von Aufwandsentschädigungen aufgrund der steuerlichen Behandlung einen komplexeren Sachverhalt darstellt, sollte ein Auslagenersatz unbedingt erfolgen.

5.4.6 Alter als zentraler Faktor für bürgerschaftliches Engagement

Insbesondere im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen haben ältere und hochaltrige Menschen einen höheren Bedarf an Angeboten, die auf ihre individuellen Bedürfnisse abgestimmt sind, als jüngere und flexiblere Menschen. Zugleich ist die **Engagementquote bei älteren Menschen geringer**, als bei Jüngeren, und zwar bereits vor dem Alter, in dem nachlassende körperliche Leistungsfähigkeit als ausschlaggebender Grund hierfür angenommen werden kann. Vielmehr hängt auch die Eingebundenheit in die Erwerbsarbeit oft mit der Ausübung eines Ehrenamtes zusammen: Die Quote von engagierten Menschen im Rentenalter liegt um ca. 12% niedriger, als bei Erwerbstätigen. Das normative Ideal des „aktiven Alterns“ kann zukünftig dazu beitragen, dass vermehrt auch nach dem Renteneintritt ein Ehrenamt weiterhin ausgeübt bzw. neu aufgenommen wird. So **steigt die Zahl der Ehramtlichen über 65 Jahren** seit einiger Zeit konstant an.

Während jüngere Menschen eher in projektförmig organisierten Engagements tätig werden, sind ältere Menschen deutlich stärker in einem klassisch formalisierten und organisational eingebetteten Kontext ehrenamtlich aktiv. Aufgrund der zunehmenden **Projektförmigkeit** von Engagement bedarf es daher in Zukunft geeigneter Übergangsmodelle für ältere Menschen, die formale Strukturen sowohl aus ihrem Erwerbsarbeitsleben als auch aus ihrer Engagementkarriere gewohnt sind, um sich in den neu gewachsenen Strukturen zurecht zu finden. Hier spielt die individuelle Beratung bei der Suche nach einem geeigneten Ehrenamt, z. B. über Verwaltungsmitarbeitende oder Stellen der Ehrenamtskoordination, eine wichtige Rolle.

Im Zuge einer zunehmenden Individualisierung und Auflösung sozialer Eingebundenheit, beispielsweise in das familiäre Gefüge, kann bürgerschaftliches Engagement nach dem Ende der Erwerbstätigkeit **soziale Integration** ermöglichen und als **sinnstiftendes Element** im Leben

dienen. Die Tendenz, dass Ältere sich eher für Ältere und Jüngere eher für Jüngere engagieren, stellt dabei einen Sachverhalt dar, dem gezielt entgegengewirkt werden kann, indem z. B. generationenübergreifende Projekte initiiert werden. So kann ein **Austausch der Generationen** in den meist informellen Settings ehrenamtlichen Engagements ermöglicht und das Miteinander der Generationen (insbesondere im Zuge der demografischen Entwicklung und damit einhergehender intergenerationeller Herausforderungen wie z. B. bei den Themen Pflege und Rente) gestärkt werden.

5.4.7 Einfluss weiterer personeller Ressourcen auf das bürgerschaftliche Engagement

Bezüglich der personellen Ressourcen lässt sich weiterhin feststellen, dass ein höherer **Bildungsabschluss** mit einer höheren Engagementbereitschaft korreliert. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass Bildung sich positiv auf die Selbstwirksamkeit auswirkt und Personen mit höherem Bildungsabschluss wahrscheinlich in stärkerem Maße ein Gefühl von sozialer Teilhabe und Verantwortung erleben, wodurch ihre Bereitschaft zum Engagement begünstigt wird. Die jeweils in der Erwerbstätigkeit und im Ehrenamt erworbenen Kompetenzen und Erfahrungen beeinflussen sich gegenseitig. Erwerbstätige weisen eine fast doppelt so hohe Engagementquote auf, wie Menschen in Arbeitslosigkeit.

Zeit als Faktor für die Ausübung eines Ehrenamtes ist daher relativ. Die Engagementquote von in Teilzeit beschäftigten Menschen liegt etwa 4% höher als bei Vollzeiterwerbstätigen. Hier bewirkt das Vorhandensein von mehr verfügbarer (Frei-)Zeit demnach auch ein Mehr an Zeit für ehrenamtliches Engagement. Bei Menschen in **Arbeitslosigkeit** (insbesondere ALG2-Empfänger und -Empfängerinnen) wirkt sich die Verfügbarkeit der Ressource Zeit hingegen nicht positiv auf die Engagementbereitschaft aus, vielmehr scheinen die mangelnde gesellschaftliche Integration und die geringe Selbstwirksamkeitserfahrung aufgrund längerer Arbeitslosigkeit zu einem geringeren Engagement zu führen. Die Literaturanalyse zeigt ebenfalls, dass die subjektiv wahrgenommene **Armut** hinsichtlich Einkommen und materiellem Besitz die Engagementbereitschaft schmälert. Weiterhin neigen Menschen, die sich im finanziellen Abstieg sowie über längere Zeit in einer Armutssituation befinden, dazu, ein bereits bestehendes Engagement aufzugeben.

Die Einbettung in **soziale Netzwerke** ist ebenfalls ein Faktor, der Einfluss darauf hat, ob sich Menschen ehrenamtlich engagieren: Je höher die subjektive Netzwerkqualität (das Gefühl, mit genügend Menschen im eigenen Leben verbunden zu sein sowie außerhalb des eigenen Haushalts Unterstützung zu erfahren) ist, je stärker ist auch das Engagement ausgeprägt. Das Ausüben eines Engagements wirkt zudem auf das soziale Netzwerk zurück und erweitert es. Insbesondere für ältere Menschen ist die Kontaktpflege in der direkten Nachbarschaft von stärkerer Bedeutung als für Jüngere. Die sozialen Kontakte sind oft über viele Jahre gewachsen und dienen im Alter, u. a. aufgrund der abnehmenden Mobilität, dazu, sich bei Bedarf Unterstützung zu holen.

Das partnerschaftliche Zusammenleben wirkt sich ebenfalls positiv auf das Engagement aus. Menschen in Einpersonenhaushalten engagieren sich rund 20% weniger, als Paare mit Kind. Vor allem Frauen engagieren sich oft im Rahmen des Kindergartens oder der Schule. In Bezug auf das **Geschlecht** lässt sich feststellen, dass Frauen sich laut Freiwilligensurvey 2014 mit 41,5% etwas seltener ehrenamtlich engagieren als Männer mit 45,7%. Die Zahlen gleichen sich

jedoch zunehmend an; Insbesondere die zunehmende Gleichberechtigung hinsichtlich der Aufgabenverteilung im familiären Alltag, bei der Erziehung und Pflege, kann Frauen entlasten und ihnen mehr Zeit für freiwilliges Engagement verschaffen.

Die **Motive** für die Aufnahme eines Ehrenamtes haben sich vervielfältigt: Es sind nicht mehr nur **altruistische Motive** ausschlaggebend, sondern auch eigennützige, wie z. B. das Erleben von Gemeinschaft, die soziale Netzwerkbildung, Spaßhaben sowie das körperliche und seelische Wohlbefinden. Neben der Gemeinwohlorientierung ist nach und nach der **persönliche Nutzen** in Form von Erlebnissen, Geselligkeit und Kompetenzerwerb in den Blick der ehrenamtlich Tätigen gerückt. Hier bildet sich der generelle Wertewandel von materiell zu postmaterieller ab; Während ein Ehrenamt früher auch Ansehen und eine gewisse soziale (Macht-)Position mit sich brachte, zählen heute vor allem die damit einhergehende Selbstverwirklichung und Kommunikation.

6 Arbeitspaket Empirische und partizipative Erhebungen

Verantwortlicher Koordinator: Universität Marburg

6.1 Quantitativ: Haushaltsbefragung zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge

Uni Marburg

Aus den Erkenntnissen, die durch die Befragungen in verschiedenen Gemeinden erworben wurden, können bedingt auch Erkenntnisse für die gesamte Modellregion gezogen werden. In den Bereichen, in denen sich die Ergebnisse zwischen den einzelnen Gemeinden stark unterscheiden, liegt die Aussagekraft für die Modellregion natürlich geringer.

Generell werden die Lebensbereiche „Mobilität“ und „Medizinische Versorgung“ in allen untersuchten Gemeinden am positivsten bewertet. Die Bereiche „Politik“ und „Kultur wurden in den Gemeinden als am unwichtigsten empfunden. Die Wichtigkeit des Ehrenamtes wird in den Bereichen „Feuerwehr“, „Dorfleben“ und „Soziales“ am größten eingeschätzt. Die Wichtigkeit des Ehrenamtes für die Bereiche „Lebensmittel“, „Mobilität“ und „Politik“ wurde dagegen als gering eingeschätzt. Darüber hinaus haben die einzelnen Gruppen der Befragten in den Gemeinden haben unterschiedliche Bereiche der Daseinsvorsorge als verschieden wichtig angesehen. Generell wurden jene Bereiche, die die Befragten in der aktuellen Lebensphase betreffen, als wichtiger angesehen. Es gibt jedoch Ausnahmen hiervon.

Bei der Betrachtung der momentan nicht ehrenamtlich tätigen Personen können zwei Oberkategorien von Gründen unterschieden werden. Zum einen haben die Befragten persönliche Gründe dafür angeben, dass sich nicht ehrenamtlich tätig sind (keine Zeit, schlechter gesundheitlicher Zustand etc.), zum wurden strukturelle Probleme im Bezug auf das Ehrenamt angegeben (schlechtes Dorfklima, kein Interesse). Falls eine Erhöhung der Ehrenamtsquote beabsichtigt wird, muss in unterschiedlicher Weise auf die beiden Kategorien eingegangen werden. Bei Personen, die überwiegend persönliche Gründe dafür haben, dass sie nicht ehrenamtlich tätig sind, sollte die Einführung von neuen Formen der ehrenamtlichen Tätigkeit, die weniger zeitaufwendig bzw. körperlich weniger anstrengend sind, angedacht werden. Bei überwiegend strukturellen Gründen sind neue Formen der ehrenamtlichen Tätigkeit wahrscheinlich wenig hilfreich. In diesem Fall sollte versucht werden, etwas an den strukturellen Gründen, die die Personen von einer ehrenamtlichen Tätigkeit abhalten, zu ändern.

In den Gemeinden, in denen die Befragungen durchgeführt wurden, hatten die Befragten zwar Bedarf an ehrenamtlichen Mobilitätsdienstleistungen, jedoch wenig Kenntnisse zu diesen. Dementsprechend kam es auch zu einer geringen Nutzung dieser Mobilitätsdienstleistungen. Leider kann aus den Umfragen nicht abgelesen werden, ob die geringe Nutzung daran liegt, dass der Bedarf nicht zum Angebot passt, oder an anderen Hindernissen. Eine Unterstützung der ehrenamtlichen Mobilitätsdiensten bei der Bekanntmachung ihres Angebotes bzw. der verbesserten Anpassung des Angebotes an die Nachfrage könnte in diesem Bereich zu einer Erhöhung der Nutzung führen. Hierbei müssen jedoch die Kapazitätsgrenzen der einzelnen Fahrdienste berücksichtigt werden.

6.2 Qualitativ: Interviews zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in Ostwürttemberg

nexus

6.2.1 Reflexion zum Begriff „KümmerIn“

Es wurde im Partnertreffen in Berlin deutlich, dass keine Einigkeit bezüglich einer Definition von „KümmerInnen“ besteht. Sowohl im Rahmen unserer Projektarbeit als auch in der Praxis vor Ort werden unterschiedliche Rollen und Positionen mit unterschiedlichen Aufgaben mit „KümmerInnen“ assoziiert. Da die definitorische Schwierigkeit bereits vor dem Projekttreffen bestand, haben wir uns in der Auswertung an der Selbstbeschreibung der interviewten Personen orientiert. In diesem Sinne konnten 6 Personen identifiziert werden, welche sich selbst in der Rolle einer Kümmererin oder eines Kümmerers sehen. Dennoch ließen sich Unterschiede in der Dimensionierung des Handlungsfeldes von auf Regional- bis auf Gemeindeebene tägigen Personen feststellen.

6.2.2 Erwartungen und Trends

Die befragten KümmerInnen gehen tendenziell von einer **Steigerung des Bedarfs an alternativen Fahrangeboten in der Zukunft** aus. Als Grund hierfür wird primär der steigende Altersdurchschnitt der ländlichen Bevölkerung gesehen. Diese werde immer älter als auch immer bedürftiger. Zudem wurde auch berichtet, dass eine fortschreitende Ausdünnung der ländlichen Infrastruktur bemerkbar sei. Hierdurch würden soziale Kontaktpunkte als auch Kontaktmöglichkeiten insbesondere für ältere Menschen seltener und durch größere Entfernungen schwerer zu erreichen, was den Mobilitätsbedarf weiter steigere. Ein Befragter nimmt an, dass auch die Altersarmut ansteigen werde und dadurch immer mehr Menschen im Alter auf ehrenamtliche bzw. kostengünstige Fahrdienstangebote angewiesen seien.

Zur Frage eines **zukünftigen Engagements der heute 40-Jährigen** konnten zwei gegenläufige Argumentationsweisen festgestellt werden. Einerseits wird von einer unveränderten Bereitschaft zum Engagement in der Zukunft ausgegangen. Mehrheitlich spiegelte sich jedoch die Position wider, die jüngere Generation sei vor allem durch gesteigerte Anforderungen des Alltags (Beruf, Bildung) vermehrt auf ihre eigene Selbstverwirklichung und weniger auf die Gemeinschaft fokussiert. Jüngere Menschen seien vermehrt nur über Entlohnung für ein Ehrenamt zu motivieren. Hier sei aktive Werbung für den persönlichen Mehrwert eines ehrenamtlichen Engagements notwendig.

Auch wurde zum Phänomen der **Projektförmigkeit** befragt. Es wurde deutlich, dass vor allem der Aspekt der zeitlichen Flexibilität und Begrenzung von Engagement den Kern des Verständnisses von Projektförmigkeit im Ehrenamt für die Befragten bildet. Es zeigte sich, dass die KümmerInnen hier mehrheitlich Potenzial sehen, jüngere Menschen für ein Engagement zu gewinnen. Es sei besonders die Eintrittshürde einer scheinbar langfristigen Bindung, die jüngere Personen vom Ehrenamt abschrecke. Eine deutlichere Kommunikation der Möglichkeiten von flexibler Gestaltung eines Engagements könne jüngere Menschen vom Wahrnehmen eines Engagements überzeugen.

Zum Thema des **Einflusses der Digitalisierung** auf das Ehrenamt zeigte sich ein einheitliches Bild. Die Möglichkeiten digitaler Werkzeuge zur Verbesserung von Steuerung und Organisation des Engagements werden von den Befragten gesehen und sind auch erwünscht. Gleichwohl besteht aber das Problem, dass neuartige Kommunikationsmittel derzeit noch nicht gut an die Lebenswelt der eher älteren Ehrenamtlichen anschließen. In einigen Fällen werden neben dem klassischen Telefon aber auch Instant-Messenger genutzt. Noch schwieriger ist die Situation seitens der noch älteren Bedürftigen, die lediglich das Telefon aber keineswegs das Internet zur Kommunikation nutzen können. Einer übergeordneten, digitalen Plattform stehen die KümmerInnen positiv gegenüber, auch wenn eine dezidierte Vorstellung der Funktionsweise eher nicht vorhanden zu sein scheint.

6.2.3 Zusammenarbeit im Ehrenamt

Wir befragten die KümmerInnen nach einer **Beschreibung der eigenen Aufgaben** als auch den **damit verbundenen Zielen**. Hier zeigt sich erneut die Uneinigkeit über die eigentliche Aufgabe von KümmerInnen, wobei zwei Lager identifiziert werden konnten. Einerseits sehen einige KümmerInnen ihre Hauptaufgabe in der **Vernetzung von Stakeholdern**. Das Ziel dieser Vernetzung stelle dabei die Möglichkeit für die Fahrdienste und andere ehrenamtliche Dienste dar, mit anderen relevanten Akteuren in Kontakt zu kommen, Kooperationen zu etablieren und so durch gegenseitige Unterstützung Ressourcen besser verteilen und optimieren zu können. Zudem ist es auch Aufgabe, neue Fahrdienste in ihrer Gründung und Ausgestaltung zu unterstützen. Es wird hier deutlich, dass die Arbeit eher auf **interorganisationaler Ebene** stattfindet.

Die andere Fraktion sieht ihre Hauptaufgabe maßgeblich in der **Unterstützung der eigentlich ehrenamtlich engagierten, ausführenden Personen**. Ziel der Arbeit sei es demnach, durch Adressieren der Probleme und Sorgen der Engagierten deren Motivation zur Fortführung des Dienstes aufrechtzuerhalten. Hierzu werden auch Fahrdiensttreffen zum Austausch zwischen Fahrern als auch der Koordination veranstaltet, in denen Kritik und Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Insgesamt zeigt sich, die Arbeit findet hier auf einer sehr **praxisnahen Ebene** statt.

Auch wenn beide Perspektiven sich nicht gegenseitig ausschließen, so zeigte sich die Tendenz, dass die Aufgabe der Vernetzung eher auf übergeordneter Handlungseben stattfindet, während die Aufgabe der Problembewältigung eher mit der inhaltlichen Koordination einzelner Fahrdienste zusammenfällt.

Aussagen auf die Frage nach expliziten **Herausforderungen** in der eigenen Arbeit gestalteten sich divers. Mehrmals genannt wurde das Problem der Akquise von zum Engagement bereiten Personen. Auch sei es schwierig, das Ehrenamt interessant zu halten, um derzeitig Engagierte dem Dienst zu erhalten. Hierbei sei es im Falle der Fahrdienste auch wichtig, die FahrerInnen vor Vereinnahmung durch Fahrgäste zu schützen. Ebenfalls wurde ausgesagt, dass sich eine Abgrenzung des Fahrangebots zu ÖPNV schwierig gestaltet. Desweiteren wurde mehrheitlich ausgesagt, dass Engagementkonkurrenz ein zunehmendes Problem darstelle.

6.2.4 Voraussetzung für Engagement

Die KümmerInnen wurden genauer zu ihrer **Wahrnehmung von Engagementkonkurrenz** befragt. Während zwei der Befragten hier verneinten, wird von den anderen Befragten Engagementkonkurrenz in unterschiedlichen Ausprägungen wahrgenommen. Probleme der Konkurrenz zwischen ehrenamtlichen Einrichtungen bestünden so beispielsweise über die Höhe der Entlohnung. Aber auch zeitlich bestehe Konkurrenz, da viele Engagierte sich in mehreren ehrenamtlichen Initiativen einbringen würden. Ebenfalls wurde angedeutet, dass ehrenamtliches Engagement Konkurrenz zu gleichartigen professionalisierten Angeboten darstelle.

Das größere Problem der **Konkurrenz zeige sich aber eher in Bezug zu anderen Lebensbereichen** potenziell Engagierter als zu anderen ehrenamtlichen Initiativen. Während vor allem die zeitliche Einbindung durch Berufstätigkeit für viele kein Engagement ermögliche, sei das Engagement durch Personen im Rentenalter oftmals durch familiäre Verbindlichkeiten zeitlich einschränkt.

Der **Gesundheitszustand** der sich oftmals bereits im Rentenalter befindenden Engagierten, so zeigte sich in den Interviews, wird nicht als Problem wahrgenommen. In lediglich einem Fall wurde von dem Problem der mangelnden Fahrtauglichkeit berichtet.

Wichtig erachtet werden von nahezu allen Befragten Formen der **Anerkennung** gegenüber den Engagierten. Während Kilometerpauschalen lediglich die Kosten des Materialeinsatzes der Engagierten deckten, sind insbesondere symbolische Danksagungen von besonderer Wichtigkeit. Hierzu werden die Engagierten oftmals in regelmäßigen Abständen zum Essen oder zu offiziellen Danksagungen eingeladen.

6.2.5 Effekte von Fahrdiensten

Zu der Frage, welchen Einfluss Fahrdienste auf die Sozialstruktur der Gemeinde hätten, zeigte sich ein recht klares Bild. Neben der **reinen Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten** ermöglichen die Fahrdienste insbesondere die **soziale Teilhabe** der älteren Fahrgäste am Gemeindeleben. Durch die Überwindung von Raum sei das Wahrnehmen sozialer Treffpunkte möglich, was der Vereinsamung der älteren Menschen entgegenwirke. Zudem sei auch die Interaktion mit den Fahrern selbst für viele Fahrgäste ein signifikanter Teil der Fahrdienstleistung. Die Fahrdienste tragen also insgesamt zur sozialen Integration in die Gemeinde bei.

6.2.4 Voraussetzung für Engagement

Die KümmerInnen wurden genauer zu ihrer **Wahrnehmung von Engagementkonkurrenz** befragt. Während zwei der Befragten hier verneinten, wird von den anderen Befragten Engagementkonkurrenz in unterschiedlichen Ausprägungen wahrgenommen. Probleme der Konkurrenz zwischen ehrenamtlichen Einrichtungen bestünden so beispielsweise über die Höhe der Entlohnung. Aber auch zeitlich bestehe Konkurrenz, da viele Engagierte sich in mehreren ehrenamtlichen Initiativen einbringen würden. Ebenfalls wurde angedeutet, dass ehrenamtliches Engagement Konkurrenz zu gleichartigen professionalisierten Angeboten darstelle.

Das größere Problem der **Konkurrenz zeige sich aber eher in Bezug zu anderen Lebensbereichen** potenziell Engagierter als zu anderen ehrenamtlichen Initiativen. Während vor allem die zeitliche Einbindung durch Berufstätigkeit für viele kein Engagement ermögliche, sei das Engagement durch Personen im Rentenalter oftmals durch familiäre Verbindlichkeiten zeitlich einschränkt.

Der **Gesundheitszustand** der sich oftmals bereits im Rentenalter befindenden Engagierten, so zeigte sich in den Interviews, wird nicht als Problem wahrgenommen. In lediglich einem Fall wurde von dem Problem der mangelnden Fahrtauglichkeit berichtet.

Wichtig erachtet werden von nahezu allen Befragten Formen der **Anerkennung** gegenüber den Engagierten. Während Kilometerpauschalen lediglich die Kosten des Materialeinsatzes der Engagierten deckten, sind insbesondere symbolische Danksagungen von besonderer Wichtigkeit. Hierzu werden die Engagierten oftmals in regelmäßigen Abständen zum Essen oder zu offiziellen Danksagungen eingeladen.

6.2.5 Effekte von Fahrdiensten

Zu der Frage, welchen Einfluss Fahrdienste auf die Sozialstruktur der Gemeinde hätten, zeigte sich ein recht klares Bild. Neben der **reinen Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten** ermöglichen die Fahrdienste insbesondere die **soziale Teilhabe** der älteren Fahrgäste am Gemeindeleben. Durch die Überwindung von Raum sei das Wahrnehmen sozialer Treffpunkte möglich, was der Vereinsamung der älteren Menschen entgegenwirke. Zudem sei auch die Interaktion mit den Fahrern selbst für viele Fahrgäste ein signifikanter Teil der Fahrdienstleistung. Die Fahrdienste tragen also insgesamt zur sozialen Integration in die Gemeinde bei.

6.2.4 Voraussetzung für Engagement

Die KümmerInnen wurden genauer zu ihrer **Wahrnehmung von Engagementkonkurrenz** befragt. Während zwei der Befragten hier verneinten, wird von den anderen Befragten Engagementkonkurrenz in unterschiedlichen Ausprägungen wahrgenommen. Probleme der Konkurrenz zwischen ehrenamtlichen Einrichtungen bestünden so beispielsweise über die Höhe der Entlohnung. Aber auch zeitlich bestehe Konkurrenz, da viele Engagierte sich in mehreren ehrenamtlichen Initiativen einbringen würden. Ebenfalls wurde angedeutet, dass ehrenamtliches Engagement Konkurrenz zu gleichartigen professionalisierten Angeboten darstelle.

Das größere Problem der **Konkurrenz zeige sich aber eher in Bezug zu anderen Lebensbereichen** potenziell Engagierter als zu anderen ehrenamtlichen Initiativen. Während vor allem die zeitliche Einbindung durch Berufstätigkeit für viele kein Engagement ermögliche, sei das Engagement durch Personen im Rentenalter oftmals durch familiäre Verbindlichkeiten zeitlich einschränkt.

Der **Gesundheitszustand** der sich oftmals bereits im Rentenalter befindenden Engagierten, so zeigte sich in den Interviews, wird nicht als Problem wahrgenommen. In lediglich einem Fall wurde von dem Problem der mangelnden Fahrtauglichkeit berichtet.

Wichtig erachtet werden von nahezu allen Befragten Formen der **Anerkennung** gegenüber den Engagierten. Während Kilometerpauschalen lediglich die Kosten des Materialeinsatzes der Engagierten deckten, sind insbesondere symbolische Danksagungen von besonderer Wichtigkeit. Hierzu werden die Engagierten oftmals in regelmäßigen Abständen zum Essen oder zu offiziellen Danksagungen eingeladen.

6.2.5 Effekte von Fahrdiensten

Zu der Frage, welchen Einfluss Fahrdienste auf die Sozialstruktur der Gemeinde hätten, zeigte sich ein recht klares Bild. Neben der **reinen Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten** ermöglichen die Fahrdienste insbesondere die **soziale Teilhabe** der älteren Fahrgäste am Gemeindeleben. Durch die Überwindung von Raum sei das Wahrnehmen sozialer Treffpunkte möglich, was der Vereinsamung der älteren Menschen entgegenwirke. Zudem sei auch die Interaktion mit den Fahrern selbst für viele Fahrgäste ein signifikanter Teil der Fahrdienstleistung. Die Fahrdienste tragen also insgesamt zur sozialen Integration in die Gemeinde bei.

leme stärker im Fokus als andere und sind entsprechend als Informations- und Diskussionspartner keine vollständig neutralen Beobachter ihrer Gemeinde.

- Lokalreporter – soweit noch vorhanden – sind ebenfalls eine wichtige, wenn auch nicht immer völlig objektive Quelle für die Beurteilung der bedeutenden lokalen Akteure.

6.3.4 Befragung: Leitfragen

In diesem Abschnitt sollen einerseits im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten, andererseits aber auch in Hinblick auf die Bereitstellung von Daseinsvorsorgeangeboten selbst durch bürgerschaftliches Engagement – Ansatzpunkte herausgearbeitet werden, wie das Wissen lokaler Akteure dabei in strukturierter Form erhoben und gebündelt werden kann.

Um die dazu notwendige Wissensbasis zu schaffen, wurde in AP 4.1 eine Übersicht über Akteurstypen (Anbieter, Nutzer,…) und Akteursgruppen (Bürger, Verbände, Institutionen, Vereine, Privatwirtschaft, Verwaltung …) für unterschiedliche Arten von Daseinsvorsorge-Angeboten (Nahversorgung, Mobilität, med. Versorgung, Bildung, Soziale Teilhabe Betreuung, Alltags-/ Freizeitgestaltung…) gegeben.

Um Kenntnisse und Anforderungen dieser Akteurstypen- und -gruppen zu erheben, wurden neben den oben genannten Desktop-Methoden zunächst Interviews geführt.

Auf deren Basis erfolgte die Herausarbeitung geeigneter Veranstaltungsformate mit dem Ziel, lokal vorhandenes Wissen zu erheben und zu bündeln, um dies anschließend an Multiplikatoren vor Ort wie auch an Politik, Verwaltungen und Behörden weiterzugeben.

Um anhand konkreter Beispiel aus der Praxis ermitteln zu können, welche Formen der Unterstützung ehrenamtlichen Engagements von den verschiedenen Zielgruppen als notwendig angesehen werden, welche davon wie und von wem bereits umgesetzt werden und wo konkrete Defizite bestehen, wurden Vertreter der verschiedenen Zielgruppen in Gruppengesprächen und Einzelinterviews gezielt befragt.

Zu klären sind bspw. grundlegende Fragen im Hinblick auf Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten:

- Für welche Ziele/Daseinsvorsorge-Angebote existiert vor Ort kein (ausreichendes) öffentlich bereit gestelltes Mobilitätsangebot?
- Welche Personengruppen sind von diesem Mangel besonders betroffen?
- Auf welche Weise und inwieweit deckt bürgerschaftliches Engagement die bestehenden Lücken im Mobilitätsangebot ab?
- Wer sind Initiatoren und Träger dieser ehrenamtlichen Mobilitäts-Angebote?
- Welche Personengruppen engagieren sich in welcher Institution/Organisationsform? Welche besonderen Motivationen/ Ansprüche/Wünsche haben diese?
- Was ist der Beitrag des jeweiligen Ansprechpartners/dessen Institution zu diesem Mobilitätsangebot bzw. für die dort ehrenamtlich Tätigen?
- Welche regelmäßige Unterstützung von außen wird genutzt, um das Angebot aufrechterhalten zu können?

- Welche weitere Unterstützung, bspw. bei Investitionen, wird genutzt?
- Gibt es neben dem ehrenamtliche Engagement hauptamtliche Unterstützung, wenn ja, in welcher Form?
- Welche regelmäßige Unterstützung von außen wäre zusätzlich notwendig, um das Angebot aufrechterhalten/verbessern zu können?

6.3.5 Veranstaltungsformate

Da es sich bei den abzufragenden Informationen um komplexe Sachverhalte handelt, die mit einer gewissen Detailschärfe erhoben, diskutiert und dokumentiert werden müssen, und zugleich Akteure einzubinden sind, bei denen nicht davon ausgegangen werden kann, dass sie frei in größerer Runde sprechen können bzw. möchten, scheiden größere Plenums- oder Frontalveranstaltungen prinzipiell aus.

Neben Gruppengespräche /Workshops sind im Hinblick auf die gegebenen Fragestellungen grundsätzlich auch Einzelinterviews anwendbar, allerdings weisen diese gegenüber Gruppengesprächen einige spezifische Nachteile auf, die nachfolgend erläutert werden.

Zu präferierende Veranstaltungsformate zur Einbindung von Akteuren im Themenfeld Ehrenamt in der Daseinsvorsorge sind Gruppenveranstaltungen bzw. Workshops.

Workshops/Gruppengespräche

Vorteile:

- mehrere Akteure aus ähnlichem Themenfeld können gemeinsam „abgearbeitet“ werden, unterschiedliche Blickwinkel
- es erfolgt direkter Austausch am Tisch
- größere Grundgesamtheit

Nachteile:

- Risiko von „Alphatiergehabe“ einzelner Teilnehmer
- Reserviertheit hinsichtlich Konkretisierung/Problemen möglich, insbesondere, wenn Gesprächsteilnehmer sich untereinander als „Konkurrenten“ betrachten
- größerer Aufwand in der Vorbereitung/Abstimmung
- Varianten:
    - Inhaltliche Fokussierung (Bspw. auf Themenfeld „Soziale Teilhabe“)
    - Räumliche Fokussierung (bspw. Akteure unterschiedlicher Themen/Institutionen aus Gemeinde X)

6.3.6 Ausgewählte Formate:

Für die Ansprache der unterschiedlichen Zielgruppen im Rahmen von Komobil2035 wurden auf Basis dieser Überlegungen für Akteure der verschiedenen thematischen Bereiche spezifische Formate gewählt.

In den Bereichen Kultur/Sport/Soziales /Medizinische Versorgung fanden Gruppengespräche statt, während die Akteure aus dem Themenfeld Nahversorgung/Einzelhandel individuell befragt wurden, da hier auch auf Gewinnerzielung hin orientierte Organisationen bzw. Personen das Ehrenamt unterstützen, welche sich gegenseitig als Konkurrenz betrachten und daher in Workshops/Gruppengesprächen eher reserviert bleiben.

6.3.7 Ergebnisse/Fazit

6.3.7.1 Örtlich angepasstes Maßnahmenbündel zur Akteursansprache

Um ein vollständiges Bild über die Situation zu bestimmten Themen innerhalb einer Kommune zu bekommen – im Fall von Komobil2035 insbesondere aktuelle und zukünftige Lage im Hinblick auf Ehrenamt und Mobilitätsangebote, aber auch die Erreichbarkeit weiterer Daseinsvorsorge-Angebote - muss aus einer Vielzahl von Erhebungs- und Befragungsmethoden jeweils ortsbezogen ein passendes Vorgehen entwickelt werden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Methoden zur reinen Informationserhebung und Ansätzen, welche die Akteure in das lokale /regionale Geschehen einbinden und untereinander vernetzen sollen.

Für jede angesprochene bzw. befragte Person ergibt sich dabei die Frage nach der Gegenleistung: „Was habe ich davon?“.

Je klarer ein individueller Nutzen und/oder mögliche positive Wirkungen für die örtliche Gemeinschaft gesehen werden, desto höher ist i.d. R. die Bereitschaft zur Mitwirkung.

Fragebogen-Aktionen bedeuten Zeit- und Arbeitsaufwand für die Befragten und erzeugen schnell Überdruss, insbesondere dann, wenn die Fragen eher wissenschaftlich klingen, nicht sofort vollständig verständlich sind und/oder kein direkter Nutzen der Ergebnisse für die lokale Gemeinschaft gesehen wird. Hier ist daher besondere Sorgfalt bei der Ausarbeitung vonnöten. Ansonsten droht die Gefahr, ein Thema zu „verbrennen“. Das Eingehen auf die spezifische Situation vor Ort sowie die Chance, auf Basis der erhobenen Daten konkrete Verbesserungen vor Ort umzusetzen, müssen im Rahmen der Befragung deutlich werden.

Einzel-Interviews müssen inhaltlich ebenso präzise vorbereitet sein. Sie bieten aber die Chance, über die individuelle Wertschätzung und Aufmerksamkeit, die der Interviewte erfährt, bereits eine gewisse Kompensation für dessen Aufwand zu geben. Dies gilt sowohl für Interviews, die dem reinen „Abschöpfen von Informationen“ dienen, wie auch bei Gesprächen mit Multiplikatoren wie Bürgermeistern, Vereinsvorständen u.ä., wo es auch um Handlungsoptionen und bis hin zu konkreten Maßnahmen geht.

Gruppeninterviews und Workshops ermöglichen es den Teilnehmern darüber hinaus, nicht nur Informationen weiterzugeben, sondern auch Input durch Wissen und Erfahrung der übrigen Teilnehmer zu bekommen. Auch die Chance zur Vernetzung mit bisher unbekannten Personen ähnlicher Interessenslage wird i. d. R. positiv gesehen. Ein Beispiel hierfür sind die regelmäßigen durch den Regionalverband organisierten Fahrdiensttreffen in Ostwürttemberg, die bei den Akteuren auf gute Resonanz stießen.

Dies funktioniert allerdings nur dann, wenn potenzielle Synergien gesehen werden, der notwendige Zeitaufwand aufgebracht werden kann und keine Konkurrenzsituation zwischen Teil-

nehmern besteht. Im Rahmen von Komobil2035 fanden bspw. erfolgreiche Workshops/ Gesprächsrunden zu den Themen medizinische Versorgung sowie Sport/ Kultur/ Vereinswesen statt. Analoge Veranstaltungen zum Thema Nahversorgung/Einzelhandel kamen dagegen nicht zustande. Die angesprochenen Akteure sahen zu wenig Synergiemöglichkeiten im Verhältnis zu Aufwand und Risiko. Hier wurde dann auf Einzel-Interviews zurückgegriffen.

6.3.7.2 Bedarf für regionale und thematische Koordinierung und Einbindung in „das große Ganze“

Um tatsächlich in einen Dialog mit Akteuren eintreten zu können und relevante Erkenntnisse bzw. Ergebnisse zu bekommen, müssen Ziel und Nutzen der jeweiligen Ansprache für die kontaktierten Personen deutlich werden und der Aufwand in als angemessen empfundenen Verhältnis zum individuellen Nutzen stehen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Mehrfachbefragungen zu ähnlichen Themen und auch die zeitliche Häufung von Informationserhebungen allgemein schnell Unmut erregen und zu sehr geringen Rücklaufquoten führen. Für die Befragten erschließt sich oft nicht, welche Institution zu welchem Zweck Informationen erhebt, vereinfacht ausgedrückt kommt alles „von denen da oben“.

Sobald mehr als eine Kommune einbezogen oder mehrere Befragungswellen/ Einbindungsformate eingesetzt werden, muss daher die Herangehensweise übergreifend geplant werden. Dazu gehören auch Austausch mit eventuellen weiteren Vorhabenträgern (bspw. Projekte der Städtebauförderung, Ortsentwicklung…). Unerlässlich ist auch ein Konzept dazu, wie und wann die erhobenen Informationen ausgewertet und Ergebnisse an die Befragten zurück übermittelt werden. Obwohl dies eigentlich eine Binsenweisheit sein sollte, ergeben sich in der Praxis sehr häufig Situationen, wo Akteure keinerlei Rückmeldung bekommen und daher im weiteren Prozess nicht mehr kooperationsbereit sind, bis hin zur oft beklagten Politikverdrossenheit.

Gerade in kleineren Kommunen ist das Bewusstsein für überregionale Zusammenhänge in der Bürgerschaft oft nicht allzu ausgeprägt. Mobilität und Daseinsvorsorge sind jedoch Themen, die ohne überörtliche Koordinierung nicht (mehr) funktionieren können.

Wenn also Bürger, bestehende Initiativen und weitere Akteure erfolgreich befragt und eingebunden werden sollen, muss diesen zunächst Informationen geliefert werden:

- Um welches Thema geht es konkret?
- Wer ist beteiligt, wer organisiert, wer macht dies aus welchem Antrieb?
- Warum ist die Auskunft/Mitwirkung des Akteurs wichtig?
- Was kann mithilfe der erhobenen Informationen/der Zusammenarbeit erreicht werden?
- Was hat der Einzelne Befragte/Beteiligte davon?

6.4 Aktualisierung der raumbezogenen Daten zu Standorten mit Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge, Erreichbarkeitsberechnungen

Regionalverband Ostwürttemberg – Thomas Eble, Andrzej Sielicki, Lysann Pfitzer

Leitfrage: Wie stellt sich die Versorgungslage im Bereich der Nahversorgung, der Schulstandorte, der Arztversorgung in Ostwürttemberg räumlich zum Status Quo und bis 2035 dar?

Mit der „Erreichbarkeit-Studie“ (AP 3.4) liegt eine Analyse der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Planungsregion Ostwürttemberg vor.

6.4.1 Methodik

Analysiert wurden sowohl die auf Rasterzellen von 1 ha Flächengröße disaggregierte Bevölkerungsverteilung im Jahr 2014 und 2035 als auch die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten aus den Themenbereichen Gesundheitsversorgung, Bildung, Nahversorgung und sonstige Dienstleistungen (Zentrale Orte) durch die Bevölkerung mit dem Pkw, Fahrrad, zu Fuß und ÖPNV. Die Status quo-Erreichbarkeit wurde in einem synthetischen Gesamterreichbarkeitsindex zusammengefasst. In Form von Erreichbarkeitsszenarien wurden die Erreichbarkeitsfolgen einer Ausweitung von SPNV-Angeboten sowie die Auswirkungen von möglichen Standortschließungen auf die Erreichbarkeit von Hausärzten und Grundschulen simuliert. Erreichbarkeit wurde in der Studie operationalisiert als kürzeste Reisezeit zu den jeweiligen nächstgelegenen Zielen bzw. beim ÖPNV als kürzeste Gesamtreisezeit inklusive Hinfahrt, einem mindestens einstündigen Aufenthalt und Rückfahrt.

6.4.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen für die Planungsregion Ostwürttemberg auf kleinräumiger Ebene Versorgungs- und Erreichbarkeitsunterschiede auf. In den urbanen Zentren entlang der Verkehrsachsen liegt ein dichtes und breit gefächertes Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen Infrastruktur vor. In den kleineren, ländlichen Gemeinden wird zumeist eine reduzierte Grundversorgung vorgehalten, die an die räumlichen Siedlungsstrukturen und Nachfragemuster angepasst ist. In den peripheren, dünn besiedelten Ortsteilen sind die Erreichbarkeitseinschränkungen am größten.

Eine gute fußläufige Erreichbarkeit ist auf das nahräumliche Umfeld der Standorte der Einrichtungen beschränkt. Eine flächendeckende Erreichbarkeit der Einrichtungen und Dienstleistungsangebote wird durch den Pkw gewährleistet. Beispielweise erreichen Gemeinden wie Bartholomä, Heubach, Dischingen und Obergröningen das nächste Krankenhaus mit dem PKW, jedoch weisen diese Orte unterdurchschnittliche Erreichbarkeitsverhältnisse auf. Mit einer Fahrtzeit von über 30-Minuten gehören sie damit zu den Schlusslichtern in der Region. Zudem kann nicht davon ausgegangen werden, dass jeder Haushalt über einen PKW verfügt bzw. diesen fahren kann oder darf.

Auch die Bedienung mit dem ÖPNV aus der Fläche ist in Teilen der Planungsregion problematisch. Im Schnitt kann in Ostwürttemberg das nächste Mittel- oder Unterzentrum an Werkta-

gen mit dem ÖPNV in einer Reisezeit von 60 Minuten für Hin- und Rückfahrt (jeweils 30 Minuten je Fahrt) erreicht werden. Besonders in Randzeiten und am Wochenende bestehen Angebotsausdünnungen, so dass der ÖPNV in vielen kleinen, ländlichen Ortschaften keine akzeptable Alternative zur Benutzung des Pkw darstellen kann. An Wochenenden dünnt sich das ÖPNV-Angebot aus. So beträgt die durchschnittliche Reisezeit am Samstagvormittag 133,2 Minuten und am Sonntagvormittag 159,4 Minuten. Am deutlichsten zeigt sich die prekäre Situation bei der Erreichbarkeit des nächsten Hausarztes mit dem ÖPNV. In den Gemeinden Ellenberg, Gschwend, Obergröningen, Rainau, Rosenberg, Ruppertshofen, Täferrot und Tannhausen beträgt die durchschnittliche Gesamtreisezeit zum nächsten Hausarzt mehr als zwei Stunden. Eine überdurchschnittlich hohe ÖPNV-Erreichbarkeit findet sich u.a. in den Gemeinden Aalen, Böbingen an den Rems, Ellwangen, Giengen, Heidenheim, Heubach, Lorch, Mutlangen und Schwäbisch Gmünd.

Eine räumlich und zeitlich adäquate, flächendeckende Versorgung sichert allein der Pkw. Innerhalb der Ortszentren bestehen zwischen der Erreichbarkeit mit dem Pkw und dem (klassischen) Fahrrad kaum Unterschiede. Bei sehr geringen Distanzen ist das (klassische) Fahrrad dem Pkw sogar überlegen.

6.4.3 Szenarien

Innerhalb der Studie wurden zudem folgende drei Szenarien untersucht:

das Wegfallszenario bei Hausärzten, das Wegfallszenario bei Grundschulen und die Ausweitung des SPNV durch neue Haltepunkte.

Bei den hypothetischen Erreichbarkeitsszenarien wurde davon ausgegangen, dass die jeweils nächstgelegene und am besten erreichbare Einrichtung wegfällt. Somit wurde die Erreichbarkeit des nachgelagerten zweitnächsten Standortes betrachtet und ausgewertet.

Im Wegfallszenario bei den Hausärzten, erhöht sich die Reisezeit mit dem PKW im Durchschnitt um 19 Prozent. Von einem Standortwegfall unmittelbar betroffen ist vor allem die Bevölkerung in jenen Gemeinden, in denen nur ein Hausarzt praktiziert. Spürbare Erreichbarkeitseinbußen erfahren Einwohner vor allem in den Gemeinden Adelmannsfelden, Bartholomä, Eschach, Jagstzell, Heuchlingen und Sontheim sowie u.a. in Gerstetten, Giengen-Burgberg, Dischingen-Eglingen oder Waldstetten-Wißgoldingen. Die Bevölkerung in Bartholomä und Jagstzell müsste im Durchschnitt zum Beispiel mehr als 7 Minuten länger mit dem PKW fahren, um zum nächsten Hausarzt zu gelangen.

Innerhalb des Wegfallszenarios der nächstgelegenen Grundschule und mit dem damit verbundenen Ausweichen auf die zweitnächsten Grundschule, verschlechtert sich die durchschnittliche PKW-Erreichbarkeit im Vergleich zum Status quo um 30 Prozent. Ein Standortwegfall ist in einer Vielzahl an Gemeinden mit spürbaren Erreichbarkeitseinbußen verbunden. In besonderem Maße wären vor allem Grundschülerinnen und -Schüler aus den Gemeinden Bartholomä, Heuchlingen, Lauchheim, Rosenberg, Steinheim am Albuch, Tannhausen oder aus Dischingen-Demmingen betroffen.

> **Anregung des RVO**: So genannte „Kümmerer“ und Koordinatoren ehrenamtsbasierter Mobilitätsangebote werden an Bedeutung gewinnen, da diese schneller und unbürokratischer auf Gemeinde- oder Kreisebene agieren und finanzielle Mittel gezielter einsetzen können. Kümmerer können zur besseren Vernetzung regionaler Fahrdienste untereinander beitragen und Hilfestellung beim Aufbau eines Fahrdienstes oder zum Thema Versicherungsschutz sowie Ehrenamtspauschale geben.

Ein drittes Erreichbarkeitsszenario behandelt die Auswirkungen von neuen SPNV-Haltepunkten auf die Erreichbarkeit in Ostwürttemberg. Ausgegangen wurde von der Neuerrichtung der fünf SPNV-Haltepunkte: Aalen-Lederhosen, Aalen-Süd, Aalen-West, Oberkochen-Süd und Schwäbisch Gmünd-Ost. Dadurch ergeben sich lediglich Erreichbarkeitsverbesserungen, die sich allerdings auf die Nahbereiche um die neuen SPNV-Haltepunkte beschränken.

Mehr Zugang zum SPNV aufgrund der neuen Haltepunkte in Ostwürttemberg bekämen innerhalb von 15 Minuten:

- Zu Fuß etwa +10.000 Personen (+16 %),
- mit dem Fahrrad +13.000 Personen (+6 %),
- und mit dem ÖPNV +7.000 Personen (+5 %),
- und mit dem Pkw +10.000 Personen (+3 %).

Zudem ist von einer steigenden Ansiedlung rund um die neuen Haltepunkte auszugehen. Laut Prognose wird sich das zukünftige Nachfragepotenzial (Einwohnerpotenzial) im Jahr 2035 im Vergleich zum Ist-Zustand innerhalb des 1.000 Meter-Radius um fast 20.000 Personen (+16 %) und innerhalb des 1.500 Meter-Radius um ca. 25.000 Personen (+14 %) erhöhen.

6.4.4 Ausblick

Innerhalb der Planungsregion Ostwürttemberg fallen die demographischen Veränderungen in den einzelnen Städten und Gemeinden in unterschiedlicher Geschwindigkeit und Intensität aus. In allen Gemeinden wird sich der Alterungsprozess der Bevölkerung fortsetzen. Dies kann sich verstärkt auf die zukünftige Nachfrage nach Angeboten der Daseinsvorsorge und auch deren Finanzierbarkeit auswirken und ist bei in die Zukunft ausgerichteten Planungen zu berücksichtigen.

Der ländliche Raum mit seiner immer älter werdenden Bevölkerung darf dabei nicht nachrangig behandelt werden, der Fokus sollte daher nicht nur auf der Unterstützung von Mittel- und Kleinzentren liegen. Daseinsvorsorge muss in gleicher Weise auf dem Land gewährleistet werden.

Für die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen Infrastruktur sind sowohl die Mobilitätsangebote in den Gemeinden als auch die räumliche Verteilung der Standorte relevant. Zur Sicherung der Erreichbarkeit sollten die anstehenden Maßnahmen gezielt aufeinander abgestimmt und durch die Regionalplanung räumlich koordiniert werden.

Mit dieser Studie wurde hierzu eine umfassende, kleinräumige Datengrundlage geschaffen, die für räumlich und inhaltlich vertiefende Analysen nutzbar ist. Im Rahmen des BMBF-

geförderten Projekts KOMOBIL2035 werden Ergebnisse dieser Studie für räumliche Detailanalysen eingesetzt, um zukunftsorientierte Ansätze zur Sicherung der Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger in Ostwürttemberg herzuleiten.

7 Arbeitspaket Analyse u. Konzeption geeigneter Maßnahmen

Verantwortlicher Koordinator: nexus

7.1 Definition Zielgruppen

pakora.net

7.1.1 Einführung

Die Definition der Zielgruppen erfordert zunächst deren Untergliederung in unterschiedliche Akteursgruppen mit Darstellung von deren unterschiedlichen Interessen, Handlungsoptionen und Unterstützungsbedarf.

Hintergrund ist, herauszufinden, wie diese Einzel- oder Verbandsakteure in eine Fahrdienstorganisation personell, ideell und finanziell eingebunden sind bzw. werden können. In einem weiteren Schritt geht es um die Übertragung auf weitere Angebote der Daseinsvorsorge, für die die Mobilitätsangebote einerseits organisatorisches Vorbild und andererseits praktischer „Zubringer“ sein können.

7.1.2 Definition Zielgruppen

7.1.2.1 Anbieter von Daseinsvorsorge-Angeboten: Privatwirtschaft

- Einzelakteure resp. deren Organisationen
- Ärzte mit KV
- Geschäfte im Einzelhandel mit IHK/HWK/Einzelhandelsverband
- Dienstleistungs-/Handwerksunternehmen mit deren Organisationen (Friseur, Fußpflege, Physio, private Pflegedienste…), HWK
- Mobilitätsanbieter und deren Organisationen
- …

Die **Interessen** privatwirtschaftlich tätiger Anbieter von Daseinsvorsorge-Angeboten wie bspw. Einzelhandel/Nahversorgung, med. Versorgung und Dienstleistungen liegen überwiegend im wirtschaftlichen Bereich.

Die Einbindung von Ehrenamt wird im Regelfall dort gewünscht und /oder unterstützt, wo eigene Leistungen ansonsten nicht wirtschaftlich angeboten werden könnten. Dies kann bspw. der Fall sein, wenn ohne – überwiegend kostenlose – ehrenamtliche Leistung

- das potenzielle Einzugsgebiet nicht ausgeschöpft werden könnte,
- (noch) vorhandene Kunden wegzufallen drohen, weil sie das Angebot aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht (mehr) erreichen können
- die Wirtschaftlichkeit einzelner Angebote bei ausschließlich hauptamtlicher Ausführung bspw. aufgrund hoher Lohnkosten nicht mehr gegeben ist

Die **Handlungsmöglichkeiten** dieser Anbieter in Bezug auf die Unterstützung des Ehrenamts liegen überwiegend im Bereich finanzieller Unterstützung

- Sponsoring von Fahrzeugen
- Werbung mit/für Ehrenamt
- Initiierung von Initiativen/Projekten gemeinsam mit Ehrenamtlichen

7.1.2.2 Anbieter von Daseinsvorsorge-Angeboten: gemeinnützig, Verbände, Vereine…

Die Interessen gemeinnützig tätiger Anbieter von Daseinsvorsorge-Angeboten wie bspw. bei Pflege, med. Versorgung und Dienstleistungen liegen zum einen zwar auch im wirtschaftlichen Bereich, zum anderen jedoch im Bereich der Qualitätssteigerung und –sicherung sowie im Hinblick auf die Abgrenzung von konkurrierenden Angeboten.

Die Einbindung von Ehrenamt wird zum einen dort gewünscht und /oder unterstützt, wo eigene Leistungen ansonsten nicht wirtschaftlich angeboten werden könnten. Dies kann bspw. der Fall sein, wenn ohne – überwiegend kostenlose – ehrenamtliche Leistung

- das potenzielle Einzugsgebiet nicht ausgeschöpft werden könnte,
- (noch) vorhandene Kunden wegzufallen drohen, weil sie das Angebot aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht (mehr) erreichen können
- die Wirtschaftlichkeit einzelner Angebote bei ausschließlich hauptamtlicher Ausführung bspw. aufgrund hoher Lohnkosten nicht mehr gegeben ist

Zum anderen ist Ehrenamt dort erwünscht bzw. notwendig, wo bspw. über die reine „Satt + Sauber-Pflege“ hinaus auch soziale Aufgaben erfüllt werden sollen.

- Zeit, persönliche Ansprache und Flexibilität werden hier oftmals über bürgerschaftliches Engagement beigesteuert.
- Dieses Mehr an Sozialem hebt Einrichtungen gegenüber rein wirtschaftlich orientierten Anbietern positiv hervor und kann dazu beitragen, Standorte zu sichern

Die **Handlungsmöglichkeiten** gemeinnützig tätiger Anbieter in Bezug auf die Unterstützung des Ehrenamts liegen bspw. im Bereich ideeller und praktischer Unterstützung

- Werbung mit/für Ehrenamt
- Initiierung von Initiativen/Projekten gemeinsam mit Ehrenamtlichen
- Organisatorische Unterstützung von Ehrenamtlichen
- (Zeitweises) Überlassen von Fahrzeugen, Räumen etc.
- Vermittlung von Wertschätzung, soziale Einbindung

7.1.2.3 Anbieter von Daseinsvorsorge-Angeboten: Kommunen, öffentliche Verwaltung…

Die verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung sind für einen Teilbereich der Daseinsvorsorge von vorneherein qua Amt zuständig. Darüber hinaus können aber insbesondere die Kommunen zusätzliche Impulse setzen und – selbstverständlich in Abhängigkeit von ihrer spezifischen finanziellen Situation – über das Pflicht-Programm hinaus Angebote machen, bspw. in den Bereichen Mobilität oder Betreuung.

Dies kann entweder durch ein rein kommunales Angebot (für Senioren, für Jugendliche…) erfolgen oder in Form einer Kooperation bspw. mit Vereinen oder ähnlichen Organisationen.

Das **Interesse** von Kommunen bei gemeinschaftlich mit Ehrenamtlichen getragenen Angeboten geht i. d. Regel in folgende Richtungen:

- den eigenen Ort im interkommunalen Standortwettbewerb besser dastehen zu lassen (mehr attraktive Kinder-/Seniorenbetreuung, Fahrdienste, Kulturangebot….)
- spezielle Problempunkte zu entschärfen, die aus meist finanziellen Gründen für die Kommune allein nicht zu stemmen sind (Entschärfung von sozialen Brennpunkten, Lücken im Mobilitätsangebot…)
- wegfallende Angebote, die eigentlich nicht in Zuständigkeit einer Kommune sind, für einen Ort zu erhalten (Nahversorgung – Dorfläden, Dorfgaststätten…)

Die Einbindung von Ehrenamt wird somit zum einen in Themenfeldern gewünscht und /oder unterstützt, wo die eigene finanzielle Ausstattung nicht ausreicht für die gewünschte Angebotsqualität sowie dort, wo keine eigene Zuständigkeit gegeben ist.

Die **Handlungsmöglichkeiten** von der öffentlichen Verwaltung angehörenden Anbieter in Bezug auf die Unterstützung des Ehrenamts liegen bspw. im Bereich ideeller, finanzieller und praktischer Unterstützung

- Werbung mit/für Ehrenamt
- Initiierung und Finanzierung von Initiativen/Projekten gemeinsam mit Ehrenamtlichen
- Organisatorische und personelle Unterstützung von Ehrenamtlichen (Verwaltungsarbeiten, Rechtsfragen, Beschaffung von Fördermitteln,..)
- (Zeitweises) Überlassen von Fahrzeugen, Räumen etc.
- Vermittlung von Wertschätzung, soziale Einbindung

7.1.2.4 Nutzer der Einrichtungen der Daseinsvorsorge

- Senioren mit ihren Seniorenbeiräten
- Jugendliche mit ihren Jugendverbänden/Jugendvertreter im bspw. Sportbund
- Alleinerziehende im Müttergenesungswerk/ProFamilia/Kreisbeauftragten
- …

Für die Nutzer von auf bürgerschaftlichem/ehrenamtlichem Engagement basierenden Daseinsvorsorge-Angeboten liegt der grundlegende Vorteil oft schon darin, dass dieses Angebot überhaupt existiert, weil am entsprechenden Ort allein von staatlicher, kommunaler oder auch privatwirtschaftlicher Ebene bspw. ein Fahrdienst, ein Besuchsdienst u.ä. überhaupt nicht angeboten werden könnten.
Bürgerschaftliches Engagement kann auf lokaler Ebene über die originären Aufgaben der Kommunen hinaus ein vielfältigeres Angebot ermöglichen, welches die Lebensqualität und Wohnzufriedenheit erhöht.
Zum anderen liegen Interessen von Nutzern im wirtschaftlichen Bereich: Die Einbindung von Ehrenamt wird dort gewünscht, wo Leistungen ansonsten zu teuer für den Einzelnen wären.

Die **Handlungsmöglichkeiten** der Nutzer in Bezug auf die Unterstützung des Ehrenamts liegen überwiegend im Bereich ideeller Unterstützung

- Inanspruchnahme des Angebots (i.d. R. wichtig für dessen dauerhafte Finanzierung)

- Vermittlung von Wertschätzung, soziale Einbindung
- Initiierung von Initiativen/Projekten gemeinsam mit Ehrenamtlichen

7.1.2.5 Aktive Bürger: die ehrenamtlich Tätigen selbst

Ehrenamtliches Engagement ist ungeheuer vielseitig. Auch wenn mittlerweile in zahlreichen Analysen, Befragungen und Projekten das Phänomen „bürgerschaftliches Engagement/Ehrenamt“ erforscht wird (s. dazu auch AP 2+3), lassen sich über sehr pauschale Aussagen hinaus wie „eher das „Mittelalter“ als die Jungen, eher Frauen als Männer, kaum Migranten…“ nur wenig belastbare Schätzungen darüber anstellen, wie viele und welche Menschen zukünftig bereit sein werden, sich im Bereich ehrenamtlich angebotener Mobilitätsdienstleistungen zu engagieren.

Die **Interessen** dieser Engagierten sind breit gestreut. Wichtigstes Kriterium ist den meisten Umfragen - bspw. auch dem Freiwilligensurvey – der Spaß an der Sache bzw. am Miteinander. Langfristiges Engagement findet i.d.R. nur dann statt, wenn dieses auch eine Bereicherung für das eigene Leben darstellt. Detailliertere Ausführungen zu den Interessen und Wünschen ehrenamtlich engagierter Bürger siehe AP 2 und 3.

Die **Handlungsmöglichkeiten** für bürgerschaftliches Engagement sind vielfältig und können daher hier nur kurz umrissen werden:

- Bürger können sich bestehenden Projekten bzw. Organisationen anschließen und dort ihre Fähigkeiten und ihre Zeit einbringen – von wenigen Stunden bis Vollzeit
- Sie können – alleine oder gemeinsam mit anderen – eigene Initiativen/Organisationen aufbauen und/oder Projekte anstoßen
- Sie können vorhandene Organisationen/Initiativen/Projekte finanziell oder auf andere Weise materiell unterstützen

Für die Modellregion Ostwürttemberg wurden exemplarisch auf dieser Basis konkrete Vertreter dieser Zielgruppen ermittelt und tabellarisch dargestellt, welche im Rahmen von AP 3.3 im Hinblick auf mögliche bzw. notwendige Unterstützungsmaßnahmen für ehrenamtliches Engagement in ihrem spezifischen Bereich der Daseinsvorsorge befragt werden. Unterschieden wurde dabei

- nach Art des Daseinsvorsorgeangebots
  - allg. ärztliche Versorgung
  - Apotheken
  - Einzelhandel
  - …
- Akteurstyp
  - Anbieter
  - Nutzer
  - Akteursgruppe
  - Privatwirtschaft
  - Verbände
  - …

Für jedes dieser Merkmale wurden Multiplikatoren identifiziert und benannt, die auch über das Projektende hinaus als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

7.1.3 Ehrenamtlich erbrachte Daseinsvorsorge-Angebote - Unterstützende Strukturen in unterschiedlichen Themenfeldern

Im Rahmen des AP 3.3 wurden auf Basis eigener Projekterfahrungen, Literaturanalysen, Teilnahme an Veranstaltungen sowie einer Akteursanalyse in der Region Ostwürttemberg gezielt Personen aus unterschiedlichen Bereichen der Daseinsvorsorge angesprochen und interviewt resp. Im Rahmen von Round Tables die Ergebnisse diskutiert.

Dabei handelte es sich schwerpunktmäßig um die Themenbereiche medizinische Versorgung, Einzelhandel/Nahversorgung sowie Soziales/Kultur/Sport im Kontext des übergreifenden Themas Mobilität.

Die medizinische Versorgung spielt hierbei im Hinblick auf konkretes ehrenamtliches Engagement eine eher untergeordnete Rolle. Arztstandorte, Apotheken, Physiotherapie bis hin zu Krankenhäusern sind im Rahmen von Komobil2035 überwiegend im Sinne von „unbedingt zu erreichende Zielen“ von Bedeutung, für welche Mobilitätsangebote über den privaten PKW hinaus notwendig sind. Gleichwohl unterstützen ehrenamtliche Fahrdienste bei Fahrten zu o.g. medizinischen Einrichtungen.

Eine sehr große Rolle spielt das Ehrenamt dagegen im Bereich Soziales /Kultur /Sport, wo gerade im ländlichen Bereich ein Großteil der vorhandenen Angebote auf ehrenamtlichem Engagement beruht.

Zunehmend wichtig wird ehrenamtliches Engagement jedoch seit mehr als einem Jahrzehnt auch im Bereich der Lebensmittelversorgung samt angegliederten Angeboten wie Drogeriewaren oder Post- und Bankdienstleistungen.

Zunächst vielfach als Einzelinitiativen, mittlerweile vielfältig vernetzt, haben sich deutschlandweit mehrere Hundert sog. Dorfläden etabliert, welche weggefallene Einkaufsmöglichkeit durch ehrenamtlich getragene Angebote kompensieren.

In all diesen Themenbereichen hat sich ein Zusammenspiel zwischen Haupt- und Ehrenamtlichen herausgebildet mit wiederum jeweils vielfältigen lokalen und regionalen Einzelausprägungen.

Im Folgenden werden Unterstützer-/“Kümmerer“-Strukturen für unterschiedliche Bereiche der ehrenamtlich angebotenen Daseinsvorsorge kurz dargestellt.

In allen vier betrachteten Themenbereichen

1. kulturelle/soziale/Vereins-Angebote
2. Einzelhandel/Nahversorgung
3. medizinische Versorgung „vor Ort“
4. Mobilitätsdienstleistungen

arbeiten Kommunen, Privatpersonen, gemeinnützig wie auch gewinnorientierte Organisationen in unterschiedlichen Konstellationen zusammen.

Je nach Themenbereich und der jeweils dort anzutreffenden rechtlichen Zuständigkeiten variieren die Intensität des ehrenamtlichen Engagements und die Art der hauptamtlichen Unterstützung enorm.

Vor dem Hintergrund der übergeordneten Ziele des Projekts Komobil2035, zu denen u.a. gehört

- die Typisierung von Formen bürgerschaftlichen Engagements in diesen Bereichen sowie der Zusammenarbeit zwischen Ehrenamt und „Hauptamt“
- Einbezug, Unterstützung und Vernetzung der relevanten Akteure auf unterschiedlichen Ebenen
- Übertragbarkeit der Ergebnisse in weitere räumliche und thematische Kontexte
- Ausweitung des kooperativen Modells auf weitere Bereiche der Daseinsvorsorge

werden im Folgenden bestehende Vorgehensweisen der Unterstützung ehrenamtlichen Engagements bzw. der Kooperation zwischen Ehrenamt und Hauptamt im Hinblick auf folgende Aspekte untersucht:

a) Motivation der kooperierenden Partner, insbesondere der jeweils „unterstützenden“ Seite

b) Mittel zur Unterstützung (Personal, Geld, Materialien, Immobilien, ideell….)

7.1.3.1 Vereine und kulturelle Einrichtungen

Sportliche und kulturelle Betätigung des Einzelnen gehört grundsätzlich zu dessen „Privatvergnügen“. Man sucht sich ggf. Gleichgesinnte für die Lieblingssportart/das Lieblingsinstrument, gründet einen Verein und hat dort Spaß.

Innerhalb dieser selbstgewählten Organisation ergeben sich dann Möglichkeiten (und Notwendigkeiten) zum weitergehenden Engagement bspw. als Übungsleiter, Notenwart, Vereinsvorstand… Zunächst alles ehrenamtlich.

Mit zunehmenden Anforderungen organisatorischer und rechtlicher Art steigt jedoch der Aufwand, so dass zunehmend eine Überforderung von Ehrenamtlichen festzustellen ist.

Hier kommen erste Unterstützer-Strukturen ins Spiel: Zur Unterstützung der Vereinsmitglieder bei organisatorischen Tätigkeit werden Leistungen „zugekauft“, indem beispielsweise intern Vereinsmitglieder mit entsprechenden Fachkenntnissen bspw. im Rahmen von 450-Euro Verträgen derartige Aufgaben übernehmen.

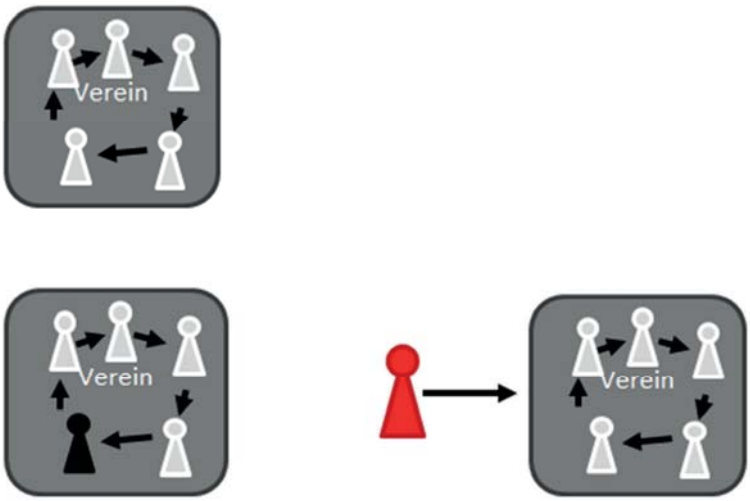


Abbildung 33 Vereine: Unterstützung intern oder mithilfe Externer

Alternativ können dies auch externe Personen sein.

In einer Erweiterung dieses Modells schließen sich bspw. mehrere Vereine zusammen, um Verwaltung und Organisation gemeinsam zu organisieren und damit für den einzelnen Verein zu vereinfachen.

Auch hier können sich wieder einzelne Vereinsmitglieder rein ehrenamtlich oder über eine bezahlte "Teilzeit"-)Hauptamtlichkeit einbringen, oder alternativ externe Leistungen durch die Vereine gemeinsam eingekauft werden.

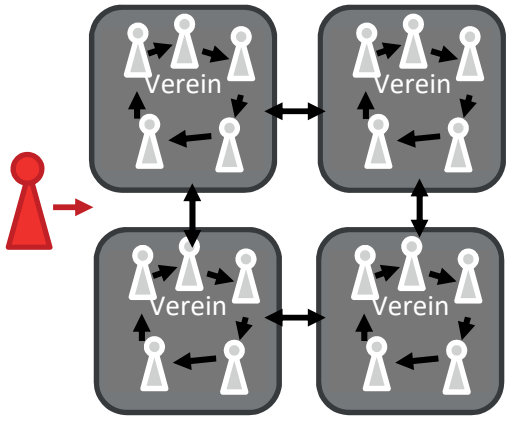


Abbildung 34 Vereine: externe Unterstützung plus Kooperation

Für viele weit verbreitete Vereinstypen wie Sportvereine, Musikvereine, Rotes Kreuz ist daraus schon seit langem ein räumliches Mehr-Ebenensystem mit Kreis-, Landes- und Bundesverbänden entstanden. Je höher die räumliche Ebene, desto größer ist i. d. R. der Anteil Hauptamtlicher, die für Organisation, Konzeption, Vernetzung u.ä. zuständig sind.

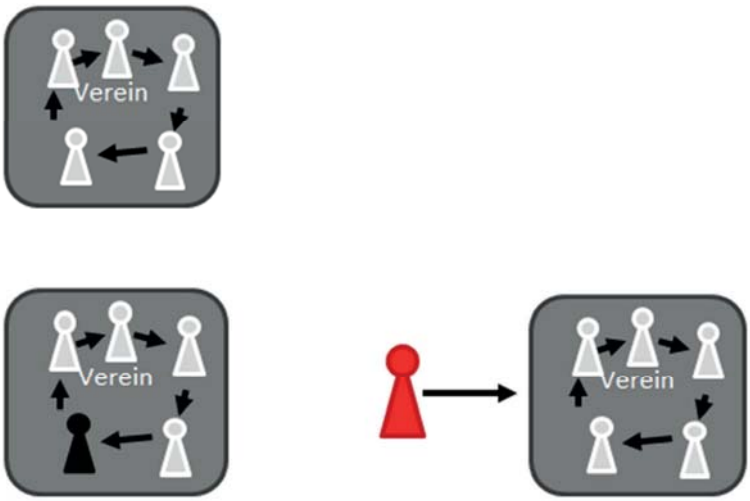


Abbildung 33 Vereine: Unterstützung intern oder mithilfe Externer

Alternativ können dies auch externe Personen sein.

In einer Erweiterung dieses Modells schließen sich bspw. mehrere Vereine zusammen, um Verwaltung und Organisation gemeinsam zu organisieren und damit für den einzelnen Verein zu vereinfachen.

Auch hier können sich wieder einzelne Vereinsmitglieder rein ehrenamtlich oder über eine bezahlte "Teilzeit"-)Hauptamtlichkeit einbringen, oder alternativ externe Leistungen durch die Vereine gemeinsam eingekauft werden.

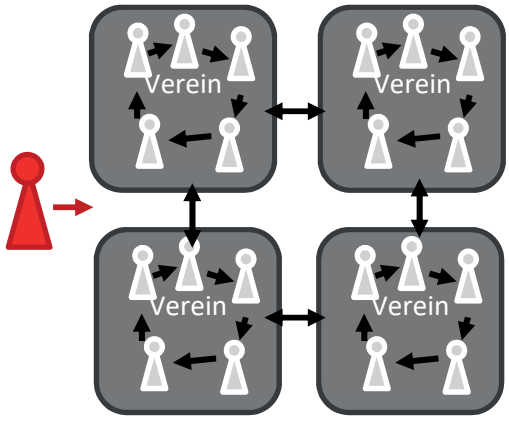


Abbildung 34 Vereine: externe Unterstützung plus Kooperation

Für viele weit verbreitete Vereinstypen wie Sportvereine, Musikvereine, Rotes Kreuz ist daraus schon seit langem ein räumliches Mehr-Ebenensystem mit Kreis-, Landes- und Bundesverbänden entstanden. Je höher die räumliche Ebene, desto größer ist i. d. R. der Anteil Hauptamtlicher, die für Organisation, Konzeption, Vernetzung u.ä. zuständig sind.

- EA/EA
  Internes Engagement/gegenseitige Unterstützung innerhalb Verein
- EA/HA
  Zukauf von kleineren Unterstützungsleistungen durch einen Verein
- EA/EA(HA)
  Gegenseitige Unterstützung mehrerer Vereine, ggf. mit Zukauf von Unterstützungsleistungen
- EA/EA/HA
  Unterstützung lokaler Vereine durch Kreis- und Landesorganisationen des jeweiligen Vereins
- EA/HA
  Unterstützung von Vereine durch die Kommune sowie wirtschaftlich ausgerichtete Organisationen

Häufige Unterstützerkonstellationen im Bereich **Vereine und kulturelle Einrichtungen** sehen daher folgendermaßen aus:

- Private /Ehrenamtliche unterstützen sich gegenseitig
  Motivation: Eigeninteresse (Spaß, Anerkennung, Gemeinschaftserleben…)
  Mittel: Zeit, Know-How
- Kommunen unterstützen Private /Ehrenamtliche
  Motivation: Eigeninteresse
  Mittel: Personal (Verwaltung, Organisation), Geld, ggf. Immobilien
- Gewinnorientierte Personen/Organisationen unterstützen Private /Ehrenamtliche
  Motivation: Eigeninteresse (Geld)

Mittel: Personal, Know-How

7.1.3.2 Einzelhandel/Nahversorgung

Völlig anders stellt sich die Situation im Bereich Einzelhandel/Nahversorgung dar. Dieser Bereich war (und ist an den meisten Orten) die Domäne wirtschaftlich handelnder Privatpersonen bzw. Firmen. Wo diese keine ausreichenden Gewinnchancen sehen – wie z.B. in vielen kleinen Gemeinden – ziehen sie sich zurück und hinterlassen ein Vakuum. Niemand ist offiziell dafür „zuständig“, dass es an einem Ort ein Nahversorgungs-/ Lebensmittelangebot gibt. Zu wenig Nachfrage bedeutet also grundsätzlich: kein Angebot vor Ort.

Da aber auch bei zu wenig Nachfrage immer noch für viele Menschen die Notwendigkeit besteht, wohnortnah einzukaufen, finden sich hier zunehmend Menschen zusammen, die – entweder aus eigener Betroffenheit oder mit dem Ziel, etwas für die Gemeinschaft zu tun – Dorfläden und ähnliche Einzelhandelsangebote vor Ort schaffen.

Die fehlende Kaufkraft wird durch kostensenkende Maßnahmen wie ehrenamtliche Tätigkeit, Mithilfe beim Ladenumbau etc. teilweise ersetzt, zudem können durch geringeren Flächenbedarf, fehlenden Renditedruck und ortsspezifische Angebote durchaus sich selbst tragende Einrichtungen entstehen.

Da für einen attraktiven Laden jedoch Fachkräfte unabdingbar sind, entstehen Dorfläden meist in der Konstellation einer ehrenamtlich getragenen Organisation (oft Genossenschaften),

welch sich Unterstützung für die praktische Umsetzung einkauft: Verkaufspersonal, Wirtschaftsprüfer, Coaching…

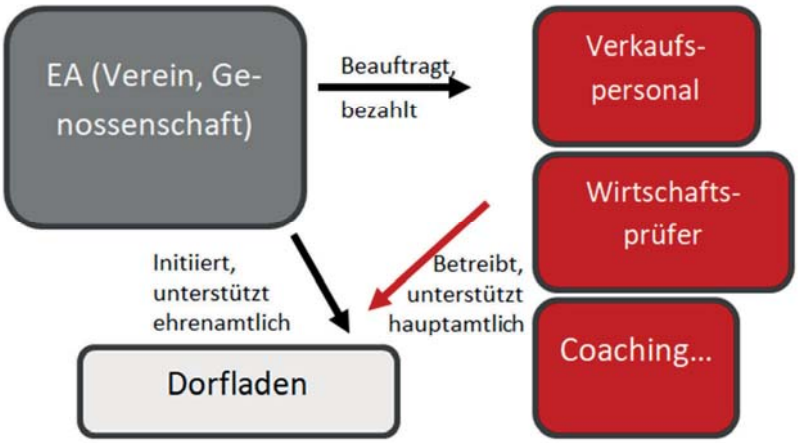


Abbildung 37 Nahversorgung: Unterstützung über Genossenschaften, Verbände, Private Anbieter

In einem Ort gibt es der Regel nur einen Dorfladen. Jeder weitere wäre eine Konkurrenz, die die eigene Existenz bedroht. Daher ist hier eine gegenseitige Unterstützung vor Ort keine Option. Im – seltenen – Idealfall bieten regionale Erzeuger oder andere lokale Anbieter (bspw. Bäcker) aus dem Ort im Dorfladen ihre Produkte, im Allgemeinen sind Dorfläden jedoch „Einzelkämpfer“.

Mittlerweile ist die jedoch organisatorische Unterstützung und Beratung derartiger Dorfläden zu einem kleinen Wirtschaftszweig herangewachsen, in dem mehrere Experten jeweils eine Vielzahl von Läden beraten und diese auch überregional miteinander vernetzen. Es gibt bspw. überregionale Weiterbildungsangebote für Ladenbetreiber, Einkaufsgemeinschaften bei Großhändlern etc.

Eine Vernetzung von Anbietern untereinander (und damit bspw. auch das Profitieren von den Erfahrungen anderer) erfolgt hier auf regionaler Ebene bzw. teilweise sogar der Bundes- und Landesebene

Aber auch die Kommunen sehen ein attraktives Nahversorgungsangebot als Standortfaktor, Dieses kann dazu beitragen, ältere Personen vor Ort zu halten, dient aber durchaus auch dazu, junge Familien anzuziehen bzw. am Ort zu halten. Viele Gemeinden unterstützen daher Dorfladen-Initiativen durch die Bereitstellung von Grundstücken oder Räumen, teils auch durch direkte finanzielle Zuschüsse.

Häufige Unterstützerkonstellationen im Bereich **Einzelhandel/Nahversorgung** sehen daher folgendermaßen aus:

- Ehrenamtliche Initiativen bringen eigenes Engagement ein und kaufen externe Leistungen von hauptamtlichem Fachpersonal zu
  Motivation: Eigeninteresse, Altruismus, Spaß, Gemeinschaftserleben…
  Mittel: Zeit, Geld (Genossenschaftsanteile,…)

- Gewinnorientierte Personen/Organisationen unterstützen Ehrenamtliche
  Motivation: Eigeninteresse (Geld)
  Mittel: Personal, Know-How
- Gewinnorientierte Personen/Organisationen vernetzen ehrenamtliche Initiativen, werten deren Erfahrungen aus und geben diese an ihre „Kunden" weiter
  Motivation: Eigeninteresse (Kundenzufriedenheit/-Erfolg -> Geld)
  Mittel: Vernetzung, Coaching, Weiterbildung
- Kommunen unterstützen Ehrenamtliche
  Motivation: Eigeninteresse („Lebensqualität vor Ort", Verhindern von Abwanderung…)
  Mittel: Geld, Personal (Verwaltung, Organisation), Überlassung von Immobilien,…

7.1.3.3 Medizinische Versorgung „vor Ort"

Ehrenamt findet in der medizinischen Versorgung nicht im Sinne einer ärztlichen Behandlung statt. Vielmehr wird „begleitet" auf dem Weg zum Arzt, zur Apotheke oder zu einer Behandlung. Aber nicht nur für Patienten, sondern auch bspw. für Besucher im Krankenhaus werden hier Leistungen durch die Fahrdienste erbracht. Unterstützung findet hier also i.d. R. mittelbar durch Unterstützung von Mobilitätsangeboten statt.

Im Rahmen eines Round Tables wurde mit Ärzten und Vertretern der Kreisärzteschaft ausgelotet, welche Unterstützung bei der medizinischen Versorgung erfolgen könnte bzw. bereits stattfindet. Hierzu erfolgte entsprechender Input aus anderen Projekten (wie Patientenbus Ostfriesland, digitale Rezeptsammelstellen oder auch Versandapotheken). Zusammen mit Fragen nach einer „Gemeindeschwester" oder im Kontext Telemedizin wurde die Situation von Ärzten im ländlichen Raum und verschiedene Niederlassungsmodelle diskutiert. Die Beunruhigung in der Bevölkerung ob der Überalterung der niedergelassenen Ärzte und damit einhergehender Gefahr von Standortschließungen sind präsent. Hier gilt es, entweder eine Sicherstellung der Versorgung vor Ort zu gewährleisten (bspw. durch Telemedizin oder Gemeindeschwestern) oder die Bewohner einer Region soweit mobil zu halten, dass auch eine Fahrt in den Nachbarort zum Hausarzt oder in die nächstgrößere Stadt zum Facharzt/ins Krankenhaus dauerhaft möglich sein muss. Angebote durch die Ärzteschaft oder die Krankenkassen in Form von Patientenbussen sind denkbar, aber auch die ehrenamtlichen Fahrdienste übernehmen hier eine zentrale Rolle und sind daher die Organisationen, deren Unterstützung auch zur Aufrechterhaltung der medizinischen Versorgung vor Ort beiträgt. Hier können schon kleine Dinge helfen wie Parkerlaubnisse vor Praxen und Krankenhäusern oder aber auch Zuschüsse für barrierefreie Fahrzeuge.

7.1.3.4 Mobilität

Wiederum anders stellt sich die Situation im Bereich Mobilität dar. Hier gibt es durchaus Institutionen, die offiziell für den Betrieb und auch Teile der Investitionen zuständig sind – wenn auch nur für einen Teilbereich der vorhandenen Mobilitätsformen, nämlich den ÖV[7]. Ganz konkret sind dies die Landkreise beim Schülerverkehr, aber auch ein ausreichendes öffentliches Mobilitätsangebot für alle anderen Bürger gehört zum Pflichtangebot der öffentlichen Hand. Allerdings fehlen zu Art und Ausmaß exakte Definitionen.

[7] Die unterschiedliche Zuständigkeit, Finanzierung und Förderung von Straßeninfrastruktur und ÖPNV wird im Rahmen dieser Untersuchung nicht diskutiert.

Für viele Menschen stellt der ÖPNV nur eine erfreuliche Ergänzung zum MIV dar. Mehr als drei Viertel aller Personen haben Zugriff auf einen PKW und nutzen diese individuelle und oft schnellste Methode der Fortbewegung regelmäßig, was sich in den entsprechenden Anteilen am Modal Split abzeichnet.

Auch in kleineren ländlichen Orten lebt aber eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Menschen ohne PKW-Zugang, die angesichts der dispersen und meist weiter entfernten Versorgungsangebote auf öffentlich zugängliche Mobilitäts-Angebote angewiesen sind.

Der Schülerverkehr allein löst deren Probleme meist nicht. Die Landkreise könne aufgrund des meist hohen Zuschussbedarfs von ÖPNV-Angeboten das Angebot jedoch nicht allzu sehr ausweiten.

Für private /gewinnorientierte Organisationen ist mit Mobilitätsangeboten in der Fläche angesichts der überschaubaren Nachfrage von meist eher weniger zahlungskräftigen Kunden jenseits des Taxis „nichts zu holen". Daher entwickelt sich im Bereich Mobilität bislang nicht – wie im Bereich der Lebensmittelversorgung – ein „dorfspezifisches" marktwirtschaftliches Angebot[8].

Die Lücke füllen bislang oft ehrenamtlich getragene/initiierte Initiativen unterschiedlichster Konstellationen (s. auch AP 4.2 „Steckbriefe"), die eine große Vielfalt an Mobilitätsdienstleistungen anbieten.

Häufige Unterstützerkonstellationen im Bereich **Mobilität** sehen daher folgendermaßen aus:

- Private /Ehrenamtliche unterstützen sich gegenseitig
  Motivation: Eigeninteresse (Mobilität, Spaß, Anerkennung…)
  Mittel: Zeit, Know-How, Geld
- Gemeinnützige Organisationen unterstützen Private /Ehrenamtliche,
  Motivation: Gemeinwohl-orientiert
  Mittel: Geld, Know-How, Personal (Verwaltung, Organisation)
- Kommunen unterstützen Private /Ehrenamtliche
  Motivation: Eigeninteresse
  Mittel: Geld, Personal (Verwaltung, Organisation), Material (Fahrzeuge…)

7.1.3.5 Exkurs „Betriebliches Mobilitätsmanagement – BMM"

Die o.g. Themen „Wie komme ich wo hin?" beschäftigen nicht nur im Kontext von Daseinsvorsorgeeinrichtungen, sondern auch im Kontext Fachkräftesicherung. Hier übernehmen Firmen bspw. die Koordinierung ihrer Mitarbeiter untereinander zur Bildung von Fahrgemeinschaften oder bieten jenseits von Linienverkehren im ÖV eigene Fahrten in die Betriebsstätten an.

In der Region Karlsruhe beschäftigt sich bspw. das Fraunhofer Institut ISI mit der Frage, welche Motivation hinter einem BMM steckt

[8] Dies könnte sich evtl. in den nächsten Jahren (bis Jahrzehnten) ändern, wenn „städtische" Angebote wie CarSharing, Ride-Sharing etc. soweit akzeptiert, verbreitet und wirtschaftlich sind, dass ohne erhebliche Mehrkosten auch zumindest Teile der „Fläche" mitversorgt werden können.



Abbildung 38 Motivation für betriebliches Mobilitätsmanagement

In größeren Unternehmen wie der Daimler AG existieren spezielle Einheiten wie bspw. das LAB1886, das nach Übernahme von flinc durch Daimler dieses in eigene Abläufe integrierte und über f.l.o.w. Maßnahmen zur Koordinierung der Mitarbeitermobilität koordiniert und unterstützt.



Abbildung 39 Frank Schaefer (2019): " MITFAHRGELEGENHEITENFÜR PENDLER - LESSONS LEARNED ZUR APP FLINC – Vortrag im Rahmen des WS zum BMM am 13.09.2019 in Ffm

Für einen Konzern mag dies einfacher zu organisieren und anzubieten sein, gleichwohl zeigt eine Umfrage, dass auch KMU in unterschiedlichster Form BMM betreiben

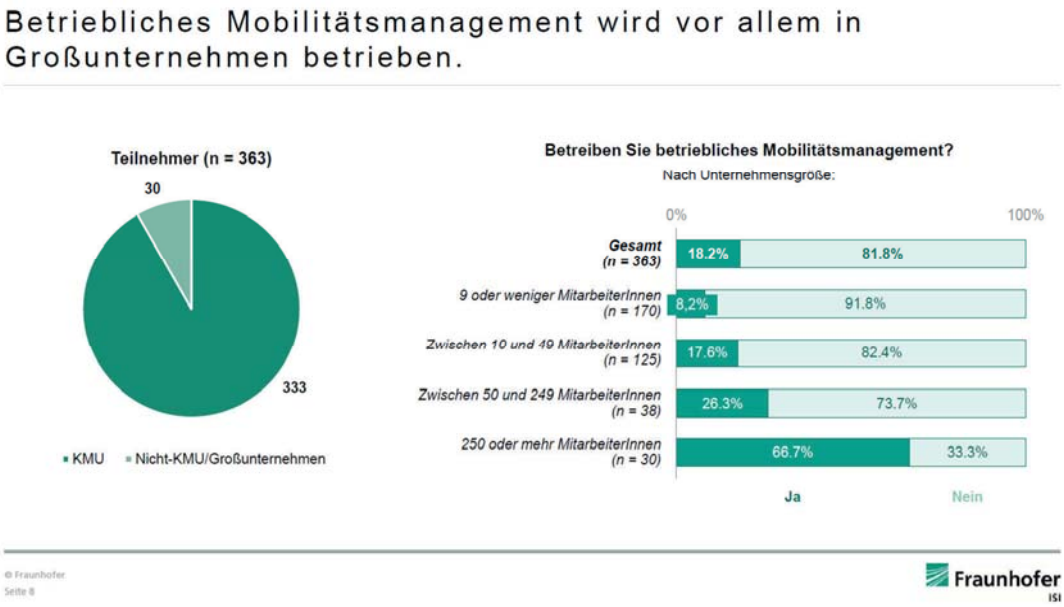


Abbildung 40 Betriebliches Mobilitätsmanagement nach Betriebsgröße

Im Sinne der Übertragbarkeit stellt sich die Frage „Könnte ein regionales Mobilitätsmanagement (RMM) diese koordinierende Aufgabe übernehmen, auch im Kontext Daseinsvorsorge?“. Daraus resultieren weitere Forschungsansätze, wie ein solches RMM aussehen könnte und wer sich darum kümmert. Handelt es sich um eine öffentliche Aufgabe, dass die Bewohner*innen sich innerhalb einer Region bewegen können? Geht es nur um Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge? Oder muss man dann auch über Freizeiteinrichtungen, Nahversorgung, soziale Teilhabe/Treffpunkte nachdenken?

7.1.4 Fazit

Das AP 4.1 zeigt einige Ansätze zur Unterstützung und Verknüpfung von ehrenamtlichen Ansätzen durch das Hauptamt. Wie im BMM oder auch im Kontext Nahversorgung dargestellt muss dies nicht zwingend die öffentliche Hand sein, die sich darum kümmert und entsprechende Strukturen aufbaut. Gleichwohl wäre es hilfreich, wenn sie koordiniert, um Entwicklungen „rein zum eigenen Nutzen“ zu vermeiden.

Dabei ergeben sich in Abhängigkeit von Gemeindegröße und –struktur unterschiedliche Anforderungen an das Koordinieren von Unterstützung, sprich, die „Kümmerer“. Eine optimale oder allgemein zu empfehlende Version gibt es allerdings nicht.

Grundsätzlich ist das Aufnehmen von Anforderungen und Bedürfnissen aus der Bevölkerung selbstverständlich ureigenste Aufgabe von Bürgermeister und Gemeindevertretern. Wo diese jedoch selbst „nur“ ehrenamtlich tätig sind, ist eine hauptamtliche, zumindest in Teilzeit, tätige Person als Kümmerer/Koordinator zu empfehlen. In kleineren Gemeinden mit ehrenamtlich tätigen Bürgermeistern empfiehlt sich ein „Allround“-Kümmerer, der die Bedürfnisse und Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen bündelt und bedient bzw. an geeignete Stellen weitervermittelt. Hier spielen Spaß und Kontakte/ Gemeinschaftserleben der Akteure vor Ort eine sehr große Rolle, wenn es darum geht, ehrenamtliches Engagement zu unterstützen.

Sehr gute Orts- und Personenkenntnis sind daher unerlässlich, um derartige Kümmererpositionen auszufüllen.

Für die lokalen Kümmerer wiederum sind Ansprechpartner auf übergeordnete Ebenen notwendig, die über Informationen und Know-How verfügen, Anforderungen ggf. von mehreren Gemeinden bündeln und Unterstützungsangebote (Geld/Fördermittelquellen, Personal, Know-How/Fortbildungen, …) koordinieren.

Geeignete Ebenen für die Einrichtung derartiger Stellen:

- Interkommunale Zusammenschlüsse
- Kreise
- Regionen

Für deren thematische Ausrichtung bestehen mehrere Optionen: „Allrounder“ versus „Mobilitäts-, Einzelhandels, Vereins…Spezialisten“. Je größer der räumliche Zuschnitt bzw. je höher die Verwaltungsebene, desto spezifischer sollte i. d. R der inhaltliche Zuschnitt sein, um fachlich adäquates Personal auch für eine Vielzahl spezieller Fragen vorhalten zu können.

7.2 Projektsteckbriefe

pakora.net

7.2.1 Konzeptionelle Vorüberlegungen

Die im Rahmen von Komobil2035 erarbeiteten Projekt-Steckbriefe sollen Akteure vor Ort dabei unterstützen, eine passende Organisationsstruktur für ihr jeweils eigenes Projekt zu finden und sie auf dem Weg von der Idee bis zur Umsetzung begleiten.

Im Rahmen der Erhebungen in Komobil2035 wurde allerdings sehr schnell deutlich, dass es „die“ Organisationsstruktur oder „den“ Weg zum Mobilitäts- oder sonstigen Daseinsvorsorge-Angebot nicht gibt. Keine zwei Fahrdienste gleichen sich vollständig. Selbst dort, wo quasi dasselbe Modell mit hauptamtlicher Unterstützung parallel bzw. nacheinander in mehreren Orten umgesetzt wurde, sind Akteure, Organisationsstruktur und Finanzierung an die jeweilige lokale Situation angepasst. Daher konnten für die „Steckbriefe“ auch nur modellhaft einige exemplarische Herangehensweisen aufbereitet werden. Für die Akteure vor Ort bedeutet dies, dass die Steckbriefe voraussichtlich eher als Anregung und Ideensammlung, jedoch weniger direkt als „Fahrplan“ für eine Umsetzung genutzt werden können.

Als Ausgangspunkt für die Auswahl darzustellender Projekte wurde das für Komobil2035 wesentliche Thema des Zusammenspiels zwischen Ehrenamt und Hauptamt genommen und für die Steckbriefe zwischen folgenden Angebotsformen unterschieden:

- rein ehrenamtlich getragene Projekte,
- Projekt eines bestehenden Vereins (z.B. Sportverein), der ergänzend ein Mobilitätsangebot anbietet
- Projekt eines caritativen Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet (z.B. DRK),
- Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …)

Zusätzlich wurde unterschieden zwischen Steckbriefen

- zu reinen Fahrangeboten
- Mobilitätsbeispielen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge
  Um ein möglichst breites Spektrum an Beispielen darstellen zu können, wurden folgende Projekte für eine Aufbereitung als Steckbrief ausgewählt:
- Elisabethenverein Böbingen, rein ehrenamtlich, Fahrdienst und Mehrsparten-Angebot
- DRK-Bürgermobile Gschwend, Mutlangen, Heubach, Waldstetten, Schwäbischer Wald…. Ehrenamtliche Fahrer, DRK als Betreiber
- Schwäbisch Gmünd, Seniorenfahrdienst: Ehrenamtliche Fahrer, organisiert durch Hauptamtliche (Kommune) BürgerBus als Teil des öffentlichen
- Bürgerbus Königsbronn: von der Gemeinde Königsbronn gemeinsam mit Ehrenamtlichen eines Vereins und regionalen Verkehrsunternehmen organisiert
- Bürgerbus Ladelund: ehrenamtlich initiiertes Angebot, welches mittlerweile über das regionale Verkehrsunternehmen als Teil des ÖPNVs organisiert wird

- Heilgersdorf: Sozialer Bürgerfahrdienst in Kombination mit Dorfladen, Café und weiteren Dienstleistungen

7.2.2 Identifizierung von relevanten Informationen

Bei den erfassten Informationen lag der Fokus weniger auf Details der Fahrplangestaltung oder der eingesetzten Fahrzeuge, sondern vor allem auf der Herangehensweise zur Schaffung und zum langfristigen Betrieb des jeweiligen Angebots.

Die erfassten Informationen gliedern sich in drei Haupt-Kategorien:

1. **Allgemeine Informationen zum Projekt**

- Art des ehrenamtlichen Engagements
- Kurzbeschreibung
- Initiator/Träger
- Projektbeginn/-dauer
- Zielgruppe(n)
- Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt
- Rolle von Hauptamtlichen im Projekt
- Projektinhalt
- Räumlicher Zuschnitt
- Anzahl Nutzer (überschläglich pro Jahr)
- Erfolgsfaktoren
- Problempunkte

2. **Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung**

Initiierung des Projekts

- Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?
- Wie werden Mitstreiter geworben?

Laufender Betrieb

- Wie erfolgt die interne Kommunikation?
- Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?
- Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?
- Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?

3. **Finanzierung des Projekts, untergliedert nach folgenden Arten**

- Nutzungsentgelte
- Spenden der Nutzer
- Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder
- Sponsoring durch ortsansässige Firmen
- Unterstützung durch die Kommune
- Sonstige

Insbesondere Punkt 2 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung - stellt für den Erfolg eines Projekts einen enorm wichtigen Faktor dar. Hier zeigte sich allerdings, dass sowohl interne Kommunikation als auch im Kontakt mit den „Kunden“ (noch) überwiegend eher traditionelle Kommunikationswege wie Telefon, teilweise auch Email genutzt werden. Die meisten Projekte verfügen über Homepages oder zumindest Unterseiten auf Homepages von Kommunen oder übergeordneten Organisationen, diese sind jedoch i. d. R. statisch.

Apps, Whatsapp, internetbasierte Plattformen etc. spielen bisher weder für die Kommunikation nach außen noch für die Betriebsorganisation eine nennenswerte Rolle. Allerdings wird von Akteuren immer wieder betont, dass sich dies in Zukunft aufgrund der enorm wachsenden Smartphone-Nutzung mit Sicherheit ändern wird, als Zeithorizont werden meist max. 5-10 Jahre genannt. Ob der langen Entwicklungs- und Implementierungszeit von digitalen Lösungen sollte dies bereits kurzfristig angegangen werden.

7.2.3 Zusammenfassung/Fazit

Im Hinblick auf die Möglichkeiten des Einsatzes neuer Medien für die Verbreitung der Steckbriefe ergibt sich aus diesen beiden Punkten – sehr individuelle Projektstrukturen, traditionelle Kommunikationswege – das Fazit, diese als pdf-Dateien bereit zu stellen.

Dafür wurde ein klares und schlichtes Layout in tabellarischer Form erstellt. Je nach Interessensfokus des Lesers kann dieser schnell über die Haupt-Kategorien zu den für ihn relevanten Informationen gelangen. Durch die Nennung von Ansprechpartner für das jeweilige Projekt ist zudem die Möglichkeit gegeben, ggf. individuelle Detailfragen gezielt direkt anzusprechen, ohne dass die Steckbriefe zu unübersichtlich und lang werden.

7.3 Szenario-Workshop: Anpassungen heutiger Lösungen auf die Zukunft

nexus

Der Szenario-Workshop zur Zukunft des Engagements in der Daseinsvorsorge fand im Rahmen des Projektes „KOMOBIL 2035 – Koordinierung von Haupt- und Ehrenamt in ländlichen Räumen am Beispiel der Koproduktion von Mobilitätsdienstleistungen“ statt. Im Vorlauf des Workshops wurden von nexus im Rahmen des Projektes u. a. allgemeine Bedingungen freiwilligen Engagements in der Daseinsvorsorge und konkreter die entsprechenden personellen Ressourcen im Modellraum Ostwürttemberg (Landkreise Ostalbkreis und Heidenheim) anhand einer Literaturstudie und qualitativer Interviews mit Haupt- und Ehrenamtlichen aus dem Mobilitätsbereich untersucht. In Anbetracht der erzielten Erkenntnisse über die Voraussetzungen freiwilligen Engagements vor Ort galt es nun in dem Szenario-Workshop, mögliche zukünftige Entwicklungen aufzuzeigen, um entsprechend geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge abzuleiten.

Im Szenario-Workshop wurde der Frage nachgegangen, wie sich die Veränderung von Rahmenbedingungen und persönlichen Voraussetzungen auf das Engagementpotenzial für innovative Daseinsvorsorgeprojekte auswirken werden. Da sich in solchen Projekten vor allem ältere Menschen engagieren, werden sich voraussichtlich vor allem Veränderungen bei der Altersgruppe der heute etwa 40 – 55-Jährigen auswirken. Es geht um die Verlängerung der Lebensarbeitszeit, größere Erwerbsbeteiligung von Frauen, höhere Bildungsabschlüsse etc., aber auch um die Veränderung der sozialen Beziehungsnetzwerke und die Trends der Individualisierung und Digitalisierung.

Um sich der Komplexität der Thematik angemessen stellen zu können, wurden ExpertInnen zu den Themenfeldern eingeladen, die sich bereits in den vorangegangenen Untersuchungen als zentral für die zukünftige Entwicklung freiwilligen Engagements im ländlichen Raum sowie zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge (insbesondere im Feld der Mobilität) herausgestellt hatten. Folgende **Themenfelder** wurden anhand entsprechender ExpertInnen abgebildet:

- Bürgerschaftliches Engagement
- Gesundheit
- ländliche Räume
- Verkehr
- Alter
- Region Ostwürttemberg

Folgende **ExpertInnen** nahmen am Szenario-Workshop teil:

- Florian Hennig (Fachbereich Geographie der Philipps-Universität Marburg: Region Ostwürttemberg)
- Prof. Dr. Claudia Neu (Arbeitsbereich Soziologie ländlicher Räume der Georg-August-Universität Göttingen: ländliche Räume)
- Friederike Petersen (Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement: Bürgerschaftliches Engagement)
- Christian Reuter (Planung Transport Verkehr AG: Verkehr)

- Dr. Tim Roesler (Fachbereich Geographie der Philipps-Universität Marburg: Region Ostwürttemberg)
- Sabine Sütterlin (Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung: Gesundheit)
- Birgit Weber (bagfa e.V.: Bürgerschaftliches Engagement)

Für den Workshop wurde eine auf die Fragestellung und Expertenbesetzung angepasste **Szenario-Methode** verwendet, die es ermöglichen solle, potenzielle Zukünfte für das Themenfeld Engagement zu formulieren und zur Entscheidungsfindung über die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung dieser beizutragen. Grundsätzlich werden hierzu gegenwärtige Fakten in die Zukunft projiziert und aus dieser Projektion das Gesamtbild einer Zukunft bildhaft dargestellt. Unterschiedliche Gruppen von Projektionen stellen dementsprechend unterschiedliche Szenarien dar. Der Vorteil der Szenario-Methode besteht darin, dass kreative Ideen einfließen und somit unkonventionelle Denkprozesse und Diskussionen angestoßen werden können. Dies kann zu innovativen Ideen für eine proaktive Zukunftsgestaltung führen.

Als Ausgangspunkt wurde folgende Fragestellung formuliert und vorgestellt:

Wie wird sich freiwilliges Engagement entwickeln und wie trägt es zur Mobilität bei?

Anschließend wurden folgende drei Rahmenbedingungen zur Eingrenzung vorgestellt:

A) *Unser Zeithorizont ist das Jahr 2035.*

B) *Räumlich befinden wir uns in Ostwürttemberg.*

C) *Im Bereich Mobilität engagieren sich weiterhin mehrheitlich Menschen im Rentenalter freiwillig*

Umgesetzt wurde die Szenariofeld-Analyse mittels einer Plakatwand, welche zunächst nur die zentralen Begriffe *freiwilliges Engagement* und *Mobilität* aufwies. Es wurden nun nach und nach Einflussfaktoren von den Teilnehmenden genannt. Die Diskussion spiegelte ein breites Spektrum von Einflussfaktoren und Themen wider, die sich über gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalt bis hin zu disruptiver technologischer Entwicklungen erstreckten. Im Folgenden wird eine Auswahl zentraler Diskussionspunkte dargestellt:

Technologie: Möglicherweise werden gar keine Ehrenamtlichen mehr benötigt, da durch die Einführung des autonomen Fahrens keine FahrzeugführerInnen mehr benötigt werden. Die Vision des autonomen Shuttleverkehrs wird angebracht. Als Gegenposition wurde vertreten, dass freiwilliges Engagement durch face-to-face-Interaktionen lebt und Digitalität diese nicht ersetzen kann. Jedoch sei Digitalität durchaus auch mit persönlicher Interaktion vereinbar, so die Replik.

Gesellschaft: Die Gesellschaft spalte sich derzeit und dadurch könne freiwilliges Engagement in seiner derzeitigen Form in Zukunft in Frage gestellt werden. Als Beispiel wurde Ostdeutschland angeführt, da dort durch den Mangel an Teilhabe- und Gestaltungsmöglichkeiten die Bereitschaft zum freiwilligen Engagement geringer als in Westdeutschland sei. Die zunehmende Spaltung der Gesellschaft stelle die größte Herausforderung der Zukunft dar.

Nutzung und Praxis von Mobilität: Es stand zur Debatte, wie sich der Umgang mit Mobilität von der NutzerInnenseite her verändern werde. Beispielsweise könnte der Besitz eines eigenen PKW aus der Mobilitätspraxis zunehmend verschwinden und überwiegend Carsharing-Angebote genutzt werden. Auch wurde darüber diskutiert, ob junge Menschen zukünftig noch Interesse daran hätten, den Führerschein zu machen, da sich deren Prioritäten, z. B. hinsichtlich eines steigenden Umweltbewusstseins, verschieben würden. Vor allem in städtischen Räumen werde Mobilität zudem eher als öffentlich bereitzustellende Dienstleistung, statt als Privatleistung, wahrgenommen. Die Privatheit, die der eigene PKW gegenüber dem ÖPNV böte, sei jedoch nach wie vor ein Nutzungsargument.

Entwicklung des freiwilligen Engagements: Hierbei wurde von den ExpertInnen dargestellt, dass Engagement durch eine geringe Formalisierung lebt. Wenn ein Bedarf bestehe und gleichzeitig der nötige Freiraum herrsche, sich zur Bedarfsdeckung zu engagieren und diesen mitzugestalten, kämen Interessierte auch in Zukunft ins Ehrenamt. Werde aber das Ehrenamt zunehmend rationalisiert und einer Verwertungslogik unterstellt, so ändere sich diese Dynamik sehr wahrscheinlich.

Nachdem eine Bandbreite von Einflussfaktoren benannt wurde, wurden diese im Plenum zu 12 Clustern angeordnet und mit entsprechenden Oberbegriffen deklariert:

Cluster	Einflussfaktoren
Gesellschaftlicher Wandel *(5 Punkte)*	• Individualisierung • Verteilungskämpfe • Polarisierung der Gesellschaft • politische Einflüsse • Ökonomisierung • Manipulation
Entwicklung des freiwilligen Engagements *(5 Punkte)*	• Bereitschaft zum freiwilligen Engagement • Partikularisierung • Offenheit von Organisationen für Ehrenamt • Bereitschaft zum Planen und zur Verbindlichkeit • Monetarisierung • Diversifizierung von Formen des Engagements • „Da findet sich schon was“ (Praxis zur Wahrnehmung von Engagement) • digitaler Wandel und Engagement • Rechts- und Organisationsformen von Ehrenamt • rechtliche Rahmenbedingungen
Nutzerbedürfnisse / Ansprüche an Mobilität *(4 Punkte)*	• Kulturtechnik Autofahren • Carsharing • Diversifizierung von Bedürfnissen (demographischer Wandel) Technologieaffinität • Automatisierung von Dienstleistungen • Telemedizin • Erwartungshaltung (z. B. zur Taktung) • private PKW und sharing

Technischer Wandel *(4 Punkte)*	• Digitalisierung des Fahrens • technologischer Wandel (Auswirkungen auf Finanzierung) • Internetverbindungen • Entwicklung automotiver Bereich • Umstellung Antriebsform • Ausstattung PKW • autonomes Fahren • begleitetes Fahren • sharing • Ressourcenverfügbarkeit • Unternehmenskultur (Mobilität) • Finanzierungsstrukturen und -bedarfe
Demographischer Wandel *(3 Punkte)*	
Klima + Ressourcen *(3 Punkte)*	• Klimawandel • fehlende Ressourcen
Zeit *(2 Punkte)*	• verfügbare Zeit • Arbeitsmodell / Freizeit und Rente • Arbeitszeit wird flexibler
Soziale Ansprüche *(2 Punkte)*	• soziale Kontakte • soziale Sicherheit • Autonomie • Privatheit • Kommunikation • Mentalitätswechsel
Digitalisierung *(2 Punkte)*	
Finanzen *(0 Punkte)*	• Bildung • Fachkräftemangel • Finanzierbarkeit des öffentlichen Verkehrs • Finanzierung Daseinsvorsorge
Sozialer Status *(0 Punkte)*	• Einkommen • Bildung • Gesundheit
Tradition und Werte *(0 Punkte)*	

Abbildung 41 Cluster / Einflussfaktoren

Szenario 1

These: Der **Bedarf an Leistungen freiwilligen Engagements** zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge, insbesondere im Bereich der Mobilität, **steigt**.

Szenario 2

These: Der **Bedarf an Leistungen freiwilligen Engagements** zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge, insbesondere im Bereich der Mobilität, **sinkt**.

Eine Gemeinsamkeit der zwei entworfenen Szenarien besteht darin, dass die **Technisierung** jeweils recht starken Einfluss zeigt. Dies schlug sich maßgeblich in der Verwendung von **Apps mit Bewertungssystemen** und der generellen **digitalen Vernetzung älterer und auch hochaltriger Personen** nieder. Das **autonome Fahren** spielte hingegen nur in einem Szenario eine zentrale Rolle. Es zeigte sich, dass nach wie vor das Bedürfnis vorherrscht, **soziale Kontakte zu pflegen** und sich in der **Gemeinschaft zu engagieren**. Für den ländlich geprägten Raum scheint dies auch zukünftig eine Konstante darzustellen. Zunehmend spielen auch die **Ausweitung anderer ehrenamtlicher Angebote für die Bewältigung des Alltags** unterschiedlicher Personengruppen eine wichtige Rolle, wie an der Kinderbetreuung durch „Leihgroßeltern“ und dem Begleitservice „Begleitflix“ (zu Fahrten für z. B. Einkäufe oder Arztbesuche) ablesbar ist. In der Diskussion wurde aber auch angemerkt, dass der Trend zu einer **noch stärkeren Individualisierung** besteht und auch **Verteilungskämpfe um Ressourcen** zwischen den Generationen sowie gesellschaftlichen Milieus denkbar seien.

Der „Anpassungsbedarf heutiger Lösungen für die Zukunft“ ergibt sich aus den Szenarien, die auf dem Szenarioworkshop gebildet wurden. Die unterschiedlichen Anpassungsbedarfe sind systematisiert worden und werden zur Vorbereitung des Strategieworkshops genutzt (siehe auch Kap.

7.4 Anforderungen an kommunale und regionale Kümmerer

Regionalverband Ostwürttemberg

7.4.1 Übersicht Kümmerer

Da gleich mehrere Arbeitspakete die Ausgestaltung, Besetzung und Verwirklichung der Kümmerstellen und -aufgaben umfassen, werden diese hier zusammenfassend dargestellt. Die Arbeitspakete und Aufgaben gehen ineinander über, sodass eine getrennte Darstellung nicht sinnvoll ist.

Ehrenamtliches Engagement ist bereits heute unverzichtbar, um Nahversorgung und die damit unmittelbar zusammenhängenden Mobilitätsangebote im ländlichen Raum aufrechterhalten zu können. Vor Ort unterstützen zunehmend aktive Bürger Angebote der Daseinsvorsorge und gestalten somit das gesellschaftliche Leben. Um engagementbasierte Mobilität zu fördern und zu unterstützen, sollten im Projekt Strukturen geschaffen werden, die Ehrenamtliche entlasten. Hierzu wurden im Projekt sogenannte Kümmererstellen eingerichtet, die ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen auf regionaler und kommunaler Ebene beraten und begleiten.

7.4.1.1 Erste Anforderungen an die Kümmerer

Zu Projektbeginn wurden die Anforderungen an die Kümmerer (AP 4.5) herausgearbeitet und formuliert. Als wesentliche Aufgaben der regionalen Kümmererstelle wurden definiert:

- Beratung und Ansprechpartner für bestehende Initiativen, Kommunen und Gründungswillige
- Unterstützung der kommunalen Kümmererstelle beim Aufbau des Unterstützungsangebots auf kommunaler Ebene
- Koordination engagementbasierter und hauptamtlich erbrachter Verkehrsangebote
- Screening, welche weiteren engagementbasierten Lösungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region vorhanden und im Entstehen sind
- Bindeglied zwischen Forschungspartnern und regionalen Partnern
- Multiplikator der regionalen Lösungsansätze an interessierte Stellen
- regionale Öffentlichkeitsarbeit

Die Anforderungen an die Stelle eines kommunalen Kümmerers/ einer Kümmerin wurden auch formuliert. Als wesentliche Aufgaben der kommunalen Kümmererstelle wurden definiert:

- Ansprechpartner für Ehrenamtliche, Vereine und Initiativen in der Gemeinde
- Konzeption, Aufbau und kontinuierliche Begleitung eines lokalen Mobilitätsangebots
- Ermittlung des Unterstützungsbedarfs weiterer ehrenamtlich getragener Vereinigungen in Rainau
- Ansprechpartner für Forschungspartner bei die Gemeinde Rainau betreffenden Fragen.
- Lokale Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit

7.4.1.2 Entwicklung des Kümmerer-Netzes

Die Stelle der regionalen und kommunalen Kümmerin mit o.g. Aufgaben entsprechend der entwickelten Anforderungs-Definition wurden im Laufe des ersten Projektjahres besetzt. Mit der frühen Stellenbesetzung ergab sich die Chance über einen langen Zeitraum vor Ort konkrete Maßnahmen erproben und umsetzen zu können, welche zur Beantwortung der forschungsrelevanten Fragestellungen beitragen. Im Hinblick auf Einbindung, Unterstützung und Koordination der zahlreichen ehrenamtlichen regionalen Mobilitätsanbieter, hat sich die frühe Stellenbesetzung als richtig erwiesen. So konnte eine gewisse Kontinuität sichergestellt werden.

Aufnahme der lokalen ehrenamtlichen Mobilitätsinitiativen

Auf regionaler Ebene war es zunächst eine Herausforderung das Projekt und die Ansprechpartner beim Regionalverband in den Kommunen und bei den Initiativen bekannt zu machen. Aus einem Vorgängerprojekt lag ein Datenbestand zu ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten vor, der jedoch aktualisiert werden musste. Die Aktualisierung erforderte viel Recherchearbeit, da die ehrenamtlichen Mobilitätsinitiativen nicht zentral erfasst werden und außerdem auch in vielfältiger Trägerschaft betrieben werden. Um den aktualisierten Datenbestand zu präzisieren, wurde anschließend, gemeinsam mit den Projektpartnern, ein Fragebogen entwickelt, um zum einen die richtigen Ansprechpartner zu identifizieren und zum anderen die bestehenden Angebote differenzieren und einordnen zu können. Der Rücklauf war außerordentlich gut, so dass für den weiteren Projektverlauf wichtige Informationen zusammengeführt werden konnten.

Netzwerktreffen der Fahrdienste 2018

Ein erstes großes Netzwerk- bzw. Fahrdiensttreffen fand im März 2018 statt, das von der regionalen Kümmererstelle vor allem zum Kontaktaufbau genutzt wurde. Das Treffen fand in Schwäbisch Gmünd statt und konnte in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung

durchgeführt werden, hier hat sich regionale Kümmererstelle aktiv und intensiv mit dem Seniorennetzwerk Schwäbisch Gmünd ausgetauscht und vernetzt. Auch die geplanten Unterstützungs- und Beratungsangebote des regionalen Kompetenzzentrums für Verkehr und Mobilität konnten hier noch einmal beworben werden. Die Teilnehmer haben z.B. erste Ergebnisse der Befragung zum bürgerschaftlichen Engagement in Ostwürttemberg, Ergebnisse der Fahrdienstbefragung und Informationen des Polizeipräsidiums zu Sicherheit und Prävention erhalten. Neben der Netzwerkpflege und der Information der Teilnehmer sollen die Fahrdiensttreffen aber auch eine Wertschätzung der ehrenamtlichen Arbeit sein. Am ersten großen Netzwerk- bzw. Fahrdiensttreffen im März 2018 hat Herr Landrat Pavel aktiv teilgenommen und allen Engagierten für Ihren wichtigen Einsatz gedankt.

Netzwerktreffen der Fahrdienste 2019

Zum zweiten großen Netzwerktreffen der Fahrdienste ins Landratsamt des Ostalbkreises in Aalen war Verkehrsminister (BW) Hermann im März 2019 gekommen, um über die wegweisende Verbindung von Ehrenamt und Mobilität für den ländlichen Raum zu sprechen. Über 80 Vertreterinnen und Vertreter ehrenamtlich getragener Fahrdienste und Interessierte aus der Region Ostwürttemberg konnten das bestätigen und Minister Hermann ihre Anliegen mit auf den Weg geben, wie z.B. mehr finanzielle Unterstützung, die die ehrenamtlichen Fahrdienste sich vom Land erhoffen. Klassische Bürgerbusse, die Menschen jeden Alters meist nach Fahrplan transportieren, profitieren von einer Verwaltungskostenpauschale des Landes. Das Angebot der Fahrdienste richtet sich zumeist an ältere Menschen, die in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Doch für diese Leistung ist die Verwaltungskostenpauschale zurzeit nicht gedacht. Hierzu gab es zahlreiche kritische Stellungnahmen von den lokalen Mobilitätsinitiativen. Auf dem zweiten großen regionalen Treffen konnten von den Kümmerern schon erste Zwischenergebnisse aus dem Projekt Komobil2035 präsentiert werden. Fast 100 Teilnehmer, darunter viele lokale Kümmerer und Koordinatoren haben dann auch die Möglichkeit genutzt, sich u.a. zum Datenschutz zu informieren und sich gegenseitig auszutauschen. Das große regionale Netzwerktreffen ist ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit im Kümmerernetzwerk (Land-Region-Kreis-Kommune).

7.5 Ausgestaltung bedarfsorientierter Angebote im Sinne der Nahverkehrspläne

Ostalbkreis – Anja Tamm / Lysann Pfitzer; Regionalverband Ostwürttemberg – Andrzej Sielicki

7.5.1 Ausgestaltung der bedarfsorientierten Verkehre

Die Ausgestaltung der bedarfsorientierten Verkehre wurde an der Schnittstelle zu den regelmäßigen Linienverkehren sowie zu der bestehenden und geplanten flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis von dem externen Gutachter bearbeitet. Für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten wurden die Vorgaben der Nahverkehrspläne betrachtet. In dem Arbeitspaket wurden auch zusätzliche Mobilitätslösungen wie z.B. Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten sowie mobile Dienstleistungen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis eruiert.

7.5.1.1 Alterspezifische ÖPNV- bzw. Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

Die ÖPNV-Gesamterreichbarkeit in Ostwürttemberg entspricht dem Siedlungsmuster und den Verkehrsachsen. Mit dem aus den Fahrplandaten 2018 aufbereiteten ÖV-Netzmodell lassen sich mit dem Erreichbarkeitsmodell deutliche ÖV-Erreichbarkeitsunterschiede bestimmen. Abseits der dicht besiedelten Zentren stellt sich die Bedienung mit dem klassischen ÖPNV teilweise als schwierig heraus. Das bedeutet, dass vor allem peripher liegende Gemeinden ÖV-Erschließungslücken aufweisen. Dieses trifft vor allem auf die Gemeinden im nördlichen bzw. nordöstlichen, sowie südlichen Bereich des Ostalbkreis und die südlichen sowie westlichen Gebiete im Landkreis Heidenheim zu. Dieses sind im Ostalbkreis vor allem: Adelmannsfelden, Bopfingen, Gschwend, Neuler, Neresheim, Riesbürg, Rosenberg und Unter-schneidheim. Im Landkreis Heidenheim sind es die Gemeinden Dischingen, Gerstetten, Herbrechtingen, Nattheim und Niederstotzingen. In den dünn besiedelten, peripheren Gemeinden und Siedlungsgebieten ist die Bedienung mit dem herkömmlichen ÖPNV daher als problematisch zu sehen. In diesen Bereichen muss das bestehende ÖPNV-Linienangebot um alternative Mobilitätsangebote und/oder flexible Bedienungsformen ergänzt werden. Nur so kann die Daseinsvorsorge in den betroffenen Gemeinden und Gemeindegebieten sichergestellt werden. Die Abbildung „Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis“ zeigt die Gemeinden bzw. die Gemeindegebiete, welche über eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit verfügen und somit ein großes Potenzial für flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote aufweisen.

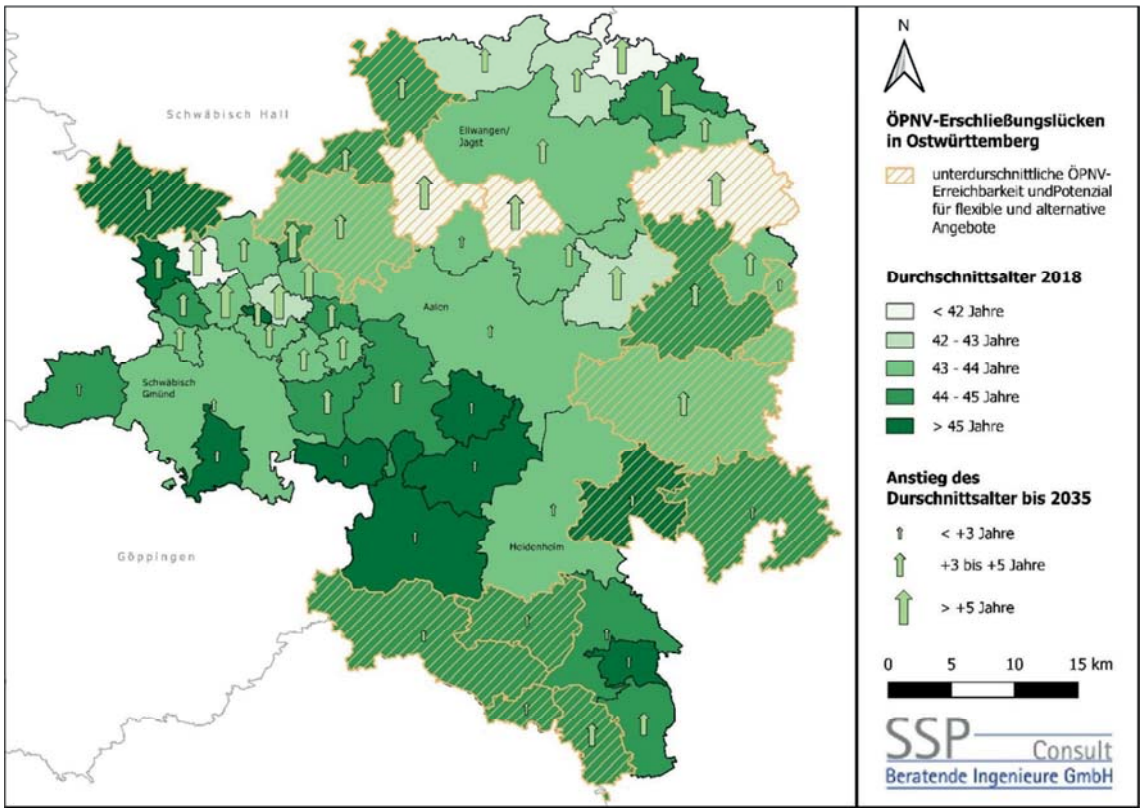


Abbildung 42 Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Aus der Recherche geht hervor, dass in beinahe allen Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis Gemeinschaftsverkehre bestehen bzw. durchgeführt werden. Lediglich für die

Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Neuler, Nattheim, Obergröningen, Oberkochen, Riesbürg und Wört konnten für den gegenwärtigen Zeitpunkt (04/2020) keine flexiblen Bedienungsformen ermittelt werden. Zudem existieren in den nachfolgenden vier Gemeinden ebenfalls keine flexiblen Bedienungs-formen: Herbrechtingen , Niederstotzingen , Stödtlen und Leinzell, in allen vier Gemeinden laufen jedoch Planungen zur Einführung flexibler Angebote. In rund 75 % aller Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis stehen flexible Bedienungsformen zur Verfügung. Folglich haben rund 388.400 Einwohner beider Landkreise Zugang zu flexiblen Bedienungsformen. Wie bereits angemerkt, sind in den Gemeinden Herbrechtingen, Niederstotzingen, Stödtlen sowie Leinzell flexible Bedienungsformen in Planung, wodurch sich die Anzahl der Bevölkerung mit Zugang zu flexiblen Bedienungsformen auf 410.200 bzw. 92 % erhöhen würde. Dieses ist wichtig, um die Daseinsvorsorge auch langfristig zu sichern.

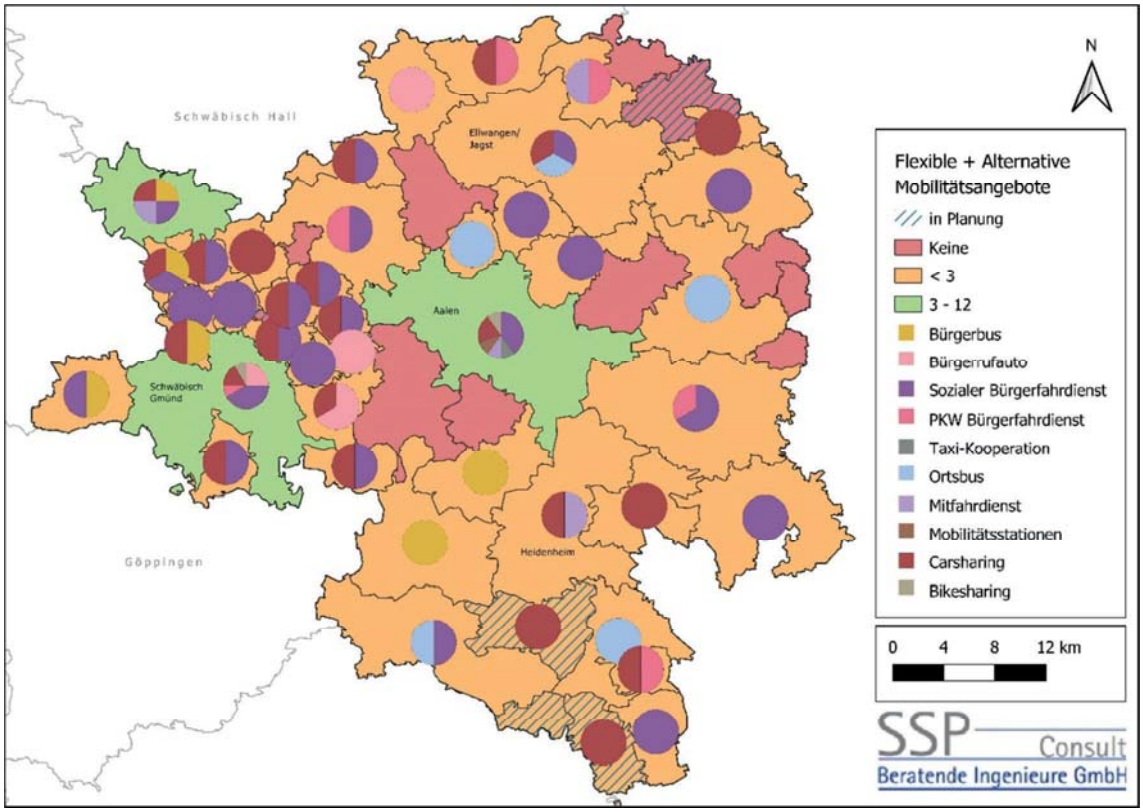


Abbildung 43 Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

7.5.1.2 Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

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

Die Handlungsempfehlungen orientieren sich auch an Beispielen aus der Region Ostwürttemberg und anderen Regionen in Deutschland und der Schweiz. Die Beispiele wurden mit Kurzbeschreibung und Verweis den Handlungsempfehlungen beigefügt. Zudem sind sowohl die Vor-

teile / Stärken als auch die Nachteile der entsprechenden Handlungsmöglichkeit dargestellt. Diese sollten beim Umsetzen der Maßnahmen berücksichtigt werden.

Nachhaltiges und interkommunales Mobilitätskonzept	
Ziele	• Anforderungen einer alternden Gesellschaft entsprechend, ohne die Interessen und Bedürfnisse jüngerer Altersgruppen zu vernachlässigen • Beitrag zur Reduzierung negativer Verkehrsfolgen leisten
Umsetzung	• Bestimmung des Status quo bzgl. der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsbedarfs durch eine Befragung der Bewohner/innen (Bedarfsermittlung) o Wo besteht Bedarf? o Wie kann der Bedarf befriedigt werden? o Ideenwerkstatt / Workshop o Szenarien / Leitbilder o Maßnahmenkatalog o Konzepterstellung
Stärken / Vorteile	• Bestandsaufnahme / Bedarfsermittlung • direktes Miteinbeziehen der Bevölkerung • Transparenz • Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins • Interkommunales Konzept
Schwächen / Nachteile	• hoher administrativer und organisatorischer Aufwand • Gefahr einer „aufgeblähten“ Organisationsstruktur besteht • externe Expertise vonnöten • hohe Kosten
Beispiel	• **Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis** *„Mit dem Mobilitätskonzept verfolgt der Rheinisch-Bergische Kreis das Ziel, diese Ansätze zur Verbesserung, Optimierung und Etablierung neuer und bestehender Verkehrslösungen über alle Verkehrsträger hinweg in einer ganzheitlichen Strategie für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammenzuführen.“* *https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx*

Abbildung 44 Empfehlungsbeispiel: Nachhaltiges und interkommunales Mobilitätskonzept

Auf der Grundlage des Mobilitätskonzeptes können weitere Maßnahmen zielgruppenscharf formuliert bzw. entwickelt werden. Parallel zur Ausrichtung der Handlungsmaßnahmen auf die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft sind auch die Interessen junger Menschen mit einzubeziehen. Dabei stehen sich die Interessen jüngerer und älterer Altersgruppen häufig diametral entgegen. Für ältere Personengruppen ist häufig der Zeitbereich zwischen 08.00 und 12.00 Uhr relevant, da zu dieser Zeit viele Erledigungen getätigt werden. Für jüngere Altersgruppen hingegen sind die Abendstunden sowie die Wochenenden von Relevanz. Diesen Spagat zu schaffen, stellt Gemeinden und Landkreise vor eine große und nicht zu unterschätzende Herausforderung. Das geplante Mobilitätspakt Heidenheim-Aalen, welches einen ganzheitlichen, regionalpolitischen Entwicklungsansatz unter Einbeziehung der Siedlungsentwicklung verfolgt, ist eine neue Herangehensweise, um die Mobilitätsangebote besser zu vernetzen und die Region Ostwürttemberg zukunftsfähig zu machen. Auf dieser Basis kann es möglich sein, Handlungsmaßnahmen für die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis aus dem Gesamtkonzept auszu-

koppeln und anzuwenden. Zudem werden weitere allgemeinen Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten aufgeführt (Siehe Erläuterungsbericht „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“ auf www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/Studie_OEPNV-ergaenzende_Mobilitaetsloesungen_in_Ostwuerttemberg_April_2020.pdf):

- Mobilitätsangebot für junge Altersgruppen, z.B. JugendBus
- Bürgerbus-Konzept
- Rufbusse als ÖPNV Zubringer
- Mitfahrnetz-/zentrale
- Radkonzept / Elektrofahrräder und Pedelecs
- Intermodalität mit Kurier-, Express und Paketdiensten
- Errichtung von Mobilstationen
- Ausbau des Carsharing-Angebotes
- Prüfung autonomer Fahrpotenziale /-dienste

In Abbildung „Einordnung der allgemeinen Handlungsempfehlungen“ sind die allgemeinen Handlungsempfehlungen nach Kosten und Dauer bis zur Umsetzung entsprechend eingeordnet.

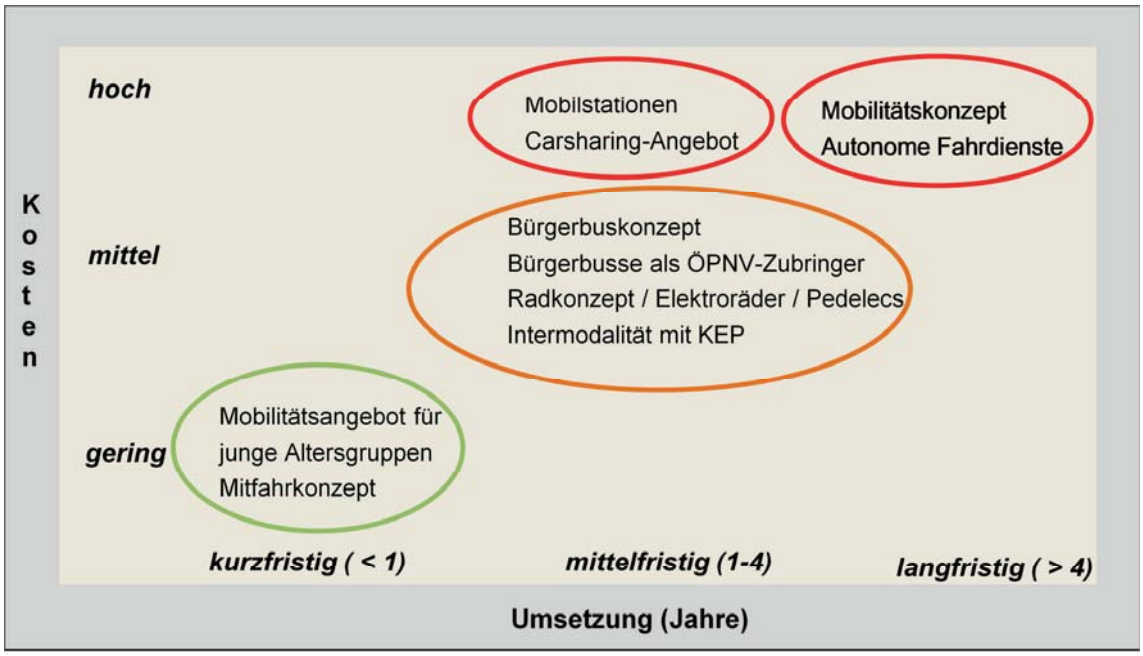


Abbildung 45 Einordnung der allgemeinen Handlungsempfehlungen

Handlungsmöglichkeiten bzw. -empfehlungen die sich links unten befinden, sind mit geringeren Kosten verbunden und lassen sich kurzfristig umsetzen. Dazu zählen die Ausweitung des Mobilitätsangebotes für junge Altersgruppen sowie die konzeptionelle Planung und Errichtung von Mitfahrmöglichkeiten in Form von Mitfahrbänken in den Gemeinden. Maßnahmen bezüglich Bürgerbus und Rad, sowie der Einsatz von Bürgerbussen als ÖPNV-Zubringer und Lösungsansätze zur intermodalen Nutzung von Kurier-, Express- und Paketdiensten lassen sich mittelfristig realisieren. Die Errichtung von Mobilstationen sowie die Ausweitung des Carsharing-

Angebotes, vor allem im Landkreis Heidenheim, sind ebenfalls mittelfristig realisierbar, aber mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden, als die zuvor genannten Maßnahmen. Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, welches Gemeinde- bzw. Landkreisübergreifend wirksam sein soll, bedingt neben einer langfristigen Erarbeitungs- und Umsetzungszeit auch ein großes finanzielles Budget. Dieses trifft auch auf die Umsetzung autonom betriebener Fahrdienste zu. Des Weiteren verlangt diese Maßnahme ein hohes Maß an rechtlichen und technischen Voraussetzungen, wodurch sich Zeit- und monetärer Aufwand zusätzlich erhöhen.

Für folgende Gemeinden wurden gebietsspezifische Handlungsempfehlungen bzw. Handlungsmöglichkeiten formuliert, welche den Gemeinden bei der Umsetzung von flexiblen Bedienungsformen bzw. alternativen Angebotsformen helfen sollen: Neuler, Riesbürg, Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim (Stadt), Leinzell, Oberkochen (Stadt), Obergröningen, Stödtlen, Wört. Aus den allgemeinen Handlungsempfehlungen wurden Maßnahmen für die genannten Gemeinden bzw. Städte abgeleitet. Dabei wurden die Maßnahmen sowohl nach zeitlichem als auch finanziellem Aufwand geclustert. In diesem Endbericht wurde die Gemeinde Neuler beispielhaft beschrieben:

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

-Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Neuler (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.),

-Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“,

-Ausweitung bzw. Orientierung am Bürgerbus-Konzept der Gemeinde Hüttlingen,

-Einrichtung einer mobilen Apotheke zur Überwindung der Erreichbarkeitsbenachteiligung,

-Neuler kann als potenzieller Ausgabepunkt bzw. peripherer Standort einer Mobilstation dienen, da die Gemeinde zwischen Aalen und Ellwangen liegt (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt),

-Schaffung infrastruktureller und technischer (Breitbandversorgung) Voraussetzungen für Dienstleistungen aus dem digitalen Bereich wie bspw. Telemedizin,

-weiterhin sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen, Kultur und Freizeit / Bildung anzustreben (vgl. Fahrbücherei Landkreis Celle, Bücherbus Uelzen, mobile Musikschule MOMU, Rollende Arztpraxis - Gesundheitsregion Wolfenbüttel etc.).

Die Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten zeigen, dass diese häufig für mehrere Gemeinden in Betracht zu ziehen sind bzw. angewendet werden können. Als gutes Beispiel dafür dient das in vielen Gemeinden bestehende Carsharing-Angebot, welches privatwirtschaftlich

vom Autohaus Baur betrieben wird. Weitere Carsharing-Anbieter sind die Stadtwerke Aalen, Schwäbisch Gmünd und die Stadtwerke Ulm in den Gemeinden Herbrechtingen, Hermaringen

und Niederstotzingen. Durch die Erweiterung des Angebots in den genannten Gemeinden, entsteht ein flächendeckendes und leistungsfähiges Carsharing Angebot. Es entstehen folglich Verbindungsmöglichkeiten innerhalb und zwischen den Gemeinden, die zu einer besseren Erschließung beitragen.

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

Anzumerken ist, dass immer auch die bestehenden bzw. fehlenden Voraussetzungen in den Gemeinden berücksichtigt werden müssen. Sind diese in nah beieinanderliegenden Gemeinden konträr, werden gemeinsame Handlungsmaßnahmen nur wenig oder kaum zielführend sein. So sollten Maßnahmen wie bspw. Telemedizin nur dort geprüft umgesetzt werden, wo auch Erschließungsmängel in diesem Bereich bestehen.

Ein wesentlicher und wichtiger Baustein für die Entstehung von flexiblen Bedienungsformen sind und werden auch zukünftig ehrenamtliche Initiativen sein. Ein Großteil der bestehenden ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis wird durch das Ehrenamt getragen und umgesetzt. Das Ehrenamt ist somit das Rückgrat der bestehenden Angebote. Aus diesem Grund sollten die Gemeinden auch zukünftig gezielt an Vereine, Bürgerinitiativen u.a. herantreten um potenzielle Bürgerbus und Fahrdienst-Konzepte zu erarbeiten. Gleichwohl sind auch weiterhin privatwirtschaftliche Angebote, sowohl für jüngere als auch für ältere Altersgruppen, anzustreben.

Wie bereits in Abbildung 45 „Einordnung der allgemeinen Handlungsempfehlungen“ dargestellt, sind die Handlungsmaßnahmen in Kosten und Zeitraum der Umsetzung unterschiedlich. In Abbildung 46 wurde die Einordnung der Handlungsempfehlungen um die Handlungsmöglichkeiten für die Gemeinden erweitert. So wurden sowohl die Möglichkeit der Telemedizin als auch mobile Dienstleistungen hinzugefügt.

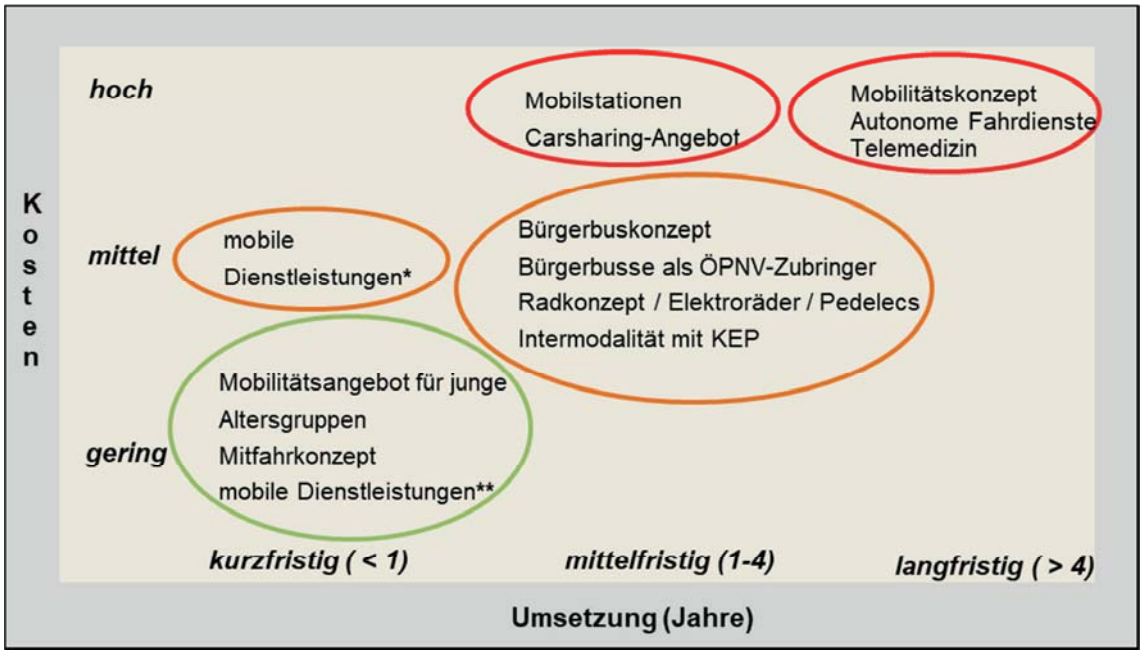


Abbildung 46 Einordnung der Handlungsempfehlungen - Gemeinden

* mobile Dienstleistungen im Gesundheitswesen

** mobile Dienstleistungen im Bereich Nahversorgung, Kultur etc.

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

Die Aufgabe der Gemeinden besteht darin, mit potenziellen Kooperationspartnern wie Vereinen, Bauernhof- oder Dorfladenbesitzern in Kontakt zu treten und Konzepte für eine mögliche Umsetzung auszuarbeiten. Dieses trifft auch für die mobilen Dienstleistungen im Bereich des Gesundheitswesens zu. In diesem Bereich sind Kooperationen mit Ärzten 10 bzw. Ärztekammern, Praxen, Krankenkasse u.a. vorstellbar.

Der Bereich der Telemedizin benötigt weitaus mehr Zeit in der Umsetzung und ist wesentlich kostenintensiver. Aus diesen Gründen ist die Handlungsmöglichkeit im oberen rechten Bereich der Abbildung 46 angesiedelt. Die Telemedizin setzt bestimmte infrastrukturelle und technische Bedingungen, wie eine flächendeckende Breitbandverfügbarkeit von mindestens 50 Mbit/s, voraus. Teilweise werden bis zu 1000 Mbit/s für die Telemedizin benötigt. In der Region Ostwürttemberg haben rund 89 % der Haushalte mindestens 50 Mbit/s zur Verfügung. Dabei sind es rund 89 % im Ostalbkreis und 93 % im Landkreis Heidenheim. 200 Mbit/s stehen nur noch 69 % der Haushalte in Ostwürttemberg zur Verfügung, bei 1000 Mbit/s sind es lediglich zwei Prozent der Haushalte. Hier besteht zukünftig noch Handlungsbedarf, der aber nicht allein bei den Gemeinden liegt. Abgesehen von den Voraussetzungen, bietet die Telemedizin vor allem für ländliche Regionen viele Vorteile. Telemedizin erspart sowohl Ärzten als auch Patienten die An- und Abreise. Ein Faktor der bei teils schlechter ÖPNV-Erschließung und fehlender flexibler Bedienungsformen sowie alternativer Mobilitätsangebote nicht zu unterschätzen ist. Gleichwohl ist die dadurch entstehende Distanz zum Patienten kritisch zu sehen. Deswegen müsse der persönliche Kontakt Standard bleiben und eine Fernbehandlung die Ausnahme sein. Weiterhin verfügen viele Arztpraxen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht über die notwendige technische Infrastruktur, um stabile Verbindungen und sicher verschlüsselte Datenübertragungen anbieten zu können. Folglich besteht im Bereich der Telemedizin noch großer Handlungsbedarf für alle beteiligten Akteure.

Anhand der „Ausgestaltung bedarfsorientierter Angebote im Sinne der Nahverkehrspläne“ werden kurz- und mittelfristige Lösungsansätze aufgezeigt, um die Mobilität und Daseinsvorsorge der Bevölkerung aufrecht zu erhalten und gezielt zu unterstützen (Der komplette Bericht „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“ ist unter www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/Studie_OEPNV-ergaenzende_Mobilitaetsloesungen_in_Ostwuerttemberg_April_2020.pdf abrufbar). Diese Auswertungen haben gezeigt, dass in vielen Gemeinden der Region Ostwürttemberg ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote schon existieren. Eine große Anzahl dieser Bedienungsformen bzw. lokaler Mobilitätsprojekte wird in der Region Ostwürttemberg durch das Ehrenamt getragen, welches es auch zukünftig zu unterstützen gilt. Dazu tragen auch zahlreiche Ergebnisse des Projekts KOMOBIL2035, wie folgende mit den kommunalen Partnern entwickelten Lösungsansätze bei.

(Der komplette Bericht „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg – Identifizierung von Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten“ ist dem Anhang zu entnehmen: Studie AP_4_5_ANHANG_OEPNV_Studie_Landkreise_RVO)

7.5.2 Kreisweite Aktivitäten und Lösungen

7.5.2.1 Mitfahrbänke-Netzwerk in der LEADER Jagstregion

Aus dem Projekt heraus entstand im Gespräch mit der Modellkommune Rainau die Idee eines interkommunalen Mitfahrnetzwerkes. Nachdem zunächst nur an eine Kooperation zwischen Rainau und Westhauen gedacht wurde, zeigt sich schnell, dass auch andere Gemeinden interessiert sind. Daraufhin fand ein erstes Gespräch mit dem LEADER-Regionalmanagement zu

den Fördermöglichkeiten statt. Dies verlief sehr positiv, sodass erste Gemeinden zu einem Kooperationsgespräch/ Workshop nach Westhausen eingeladen wurden. Nach einer kurzen Einführung mit allgemeinen Informationen zur Mitfahrbank, wurde über die konkrete Ausgestaltung und Organisation eines interkommunalen Mitfahrnetzwerkes gesprochen. Nach weiteren Gesprächen konnte auch der Landrat des Ostalbkreises für das Projekt gewonnen werden. Der Landkreis hat sich bereit erklärt, für alle beteiligten Kommunen als Antragsteller aufzutreten und die Vorfinanzierung zu übernehmen.

Gemeinsam mit der LEADER Geschäftsstelle Jagstregion begleitet und unterstützt die regionale Kümmererstelle im Projekt Komobil2035 die Idee bis zum Projektstart (voraussichtlich April/Mai 2020) und ist Ansprechpartner für die beteiligten bzw. interessierten Gemeinden. Die LEADER-Kulisse Jagstregion bietet sich dabei als Pilotraum für ein Mitfahrbänke-Netzwerk an. Attraktiv ist hier die mögliche Förderung durch das LEADER-Programm. Die LEADER Aktionsgruppe Jagstregion hat in ihrem Regionalen Entwicklungskonzept die Verbesserung der Mobilität explizit als Entwicklungsziel benannt. Ziel des Mitfahrbänke-Netzwerks ist es, ein einfaches System der freiwilligen Mitnahme zu ermöglichen. Die Mitfahrbänke ergänzen den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und regen zu mehr Miteinander im Dorf und in der Region an. Durch einen interkommunalen Ansatz kann die Mobilität über die Gemeindegrenzen hinaus verbessert und durch Information und Einbindung vieler Bürgerinnen und Bürger eine „kritische Masse“ hinsichtlich Angebot und Nachfrage erreicht werden. Ein einheitlicher Auftritt schafft dabei einen Wiedererkennungswert und Sichtbarkeit in der Region. Für den Aufbau eines Mitfahrbänke-Netzwerks in der Jagstregion hat das Landratsamt Ostalbkreis im Juli 2019 erfolgreich einen Förderantrag in LEADER gestellt. Die weiteren Vorbereitungen zum Projektstart laufen derzeit.

7.5.2.2 Parklösung an Kliniken für ehrenamtliche Fahrdienste

Im Ostalbkreis konnte eine kreisweite Lösung für das Parken an den drei Kliniken gefunden werden. Bereits vor dem Start von KOMOBIL2035 gab es immer wieder Gespräche zwischen den Kliniken und einzelnen Fahrdiensten. Die Fahrdienste forderten an den Kliniken eigene Parkplätze bzw. kostenloses Parken. Die Kliniken lehnten dies immer wieder ab. In der Praxis gab es wohl unterschiedliche Lösungen. Hier machten die Fahrdienste allerdings sehr unterschiedliche Erfahrungen. Daraufhin gab es Forderungen eine übergreifende Lösung für alle zu finden. Die regionale Kümmererstelle konnte mit den Kliniken einen Gesprächstermin ausmachen. Vonseiten der Kliniken wurde erneut betont, dass man weder Parkplätze reservieren, noch kostenloses Parken ermöglichen könne. Man wolle zum einen die Fahrdienste gegenüber Privatpersonen, die Angehörige fahren, nicht bevorzugen. Zum anderen seien gerade die eingangsnahen Parkplätze ohnehin schon stark frequentiert, so dass das Freihalten/die Reservierung von Plätzen zu Unmut führen könne, bzw. die Plätze erfahrungsgemäß (wie bei Taxiplätzen) trotzdem wie reguläre Kurzzeitparkplätze genutzt werden. Die Betriebsdirektoren wissen jedoch darauf hin, dass an allen drei Kliniken die Möglichkeit besteht, kurzzeitig vor dem Haupteingang zu halten (kurzzeitparkplätze bzw. Haltezone), um Mitfahrer aussteigen zu lassen bzw. in den Eingangsbereich zu begleiten. Anschließend müsse dann kostenpflichtig umgeparkt werden. Hierzu wurde von den Betriebsdirektoren ein Schreiben verfasst, dass vom Regionalverband an alle Fahrdienste weitergegeben wurde. Die klare einheitliche Regelung wurde sowohl von den Kliniken als auch von den Fahrdiensten begrüßt.

7.5.2.3 Öffentlichkeitsarbeit

Im Projekt hat die Kümmererstelle Aufgaben in der Öffentlichkeitsarbeit übernommen und somit auch den ehrenamtlichen Fahrdiensten zu mehr Präsenz verholfen. Den Fahrdiensten und Kommunen wird außerdem ein im Projekt entstandener Film zur Verfügung gestellt, der z.B. für Informationsveranstaltungen und eigene Webseiten genutzt werden kann.

7.5.2.4 Lösungen vor Ort, direkte Unterstützung der Kommunen

Über das Fahrdienstreffen entstanden (auch) erste Kontakte zu Gemeinden, die ein Mobilitätsangebot gründen oder optimieren wollten. Das regionale Kompetenzzentrum bietet dazu fachlichen Input. Es folgten vor Ort -Termine in Steinheim am Albuch und in Tannhausen. In Steinheim hatten Fahrgäste des Bürgerbusses Bedarf angemeldet die bestehende Route zu verändern bzw. zu erweitern. In Tannhausen hatte der Gemeinderat Interesse an der Gründung eines Fahrdienstes. Parallel wurde die Modellkommune Rainau bei der Gründung eines ehrenamtlichen Mobilitätsangebotes begleitet.

7.5.2.5 Unterstützung und Begleitung der Fahrdienstgründung in zwei Kommunen

In zwei Kommunen (Rainau und Tannhausen) haben die Kümmerer die Gründung eines Fahrdienstes von Beginn an betreut. Eine der ersten Aktivitäten der kommunalen Kümmerin in Rainau war ein Workshop mit interessierten Bürgern der Gemeinde, aus dem erste konkrete Ideen für neue Mobilitätsangebote in Rainau hervorgingen. In beiden Gemeinden folgten jeweils weitere Termine vor Ort, um sowohl Ehrenamtliche als auch Mitglieder der Verwaltung und des Gemeinderates über die Möglichkeiten und Grenzen von Gemeinschaftsverkehren zu informieren. Zudem wurden auch organisatorische und rechtliche Fragen geklärt und verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten für ein Fahrzeug aufgezeigt und diskutiert.

7.5.2.6 Zusammenarbeit in Schwäbisch Gmünd

Nach der Neueinrichtung der Stabsstelle Mobilität bei der Stadt Schwäbisch Gmünd wurde gemeinsam die Idee eines Bus-Begleit-Services entwickelt. Bei diesem Angebot begleiten Ehrenamtliche unsichere, ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen bei der Busfahrt. Genutzt werden kann das Angebot kurzfristig, um Unsicherheiten oder Vorbehalte auszuräumen oder langfristig, wenn ohne Begleitung keine Nutzung des ÖPNV möglich wäre. Die ehrenamtlichen Mitfahrer fahren während ihres Einsatzes kostenlos im Bus mit. Die Fahrgäste zahlen den regulären Preis. Zwecks der kostenlosen Fahrt für die Ehrenamtlichen sollen die Busbetreiber angesprochen werden. Für eine Testphase bietet es sich an, die Fahrttage zunächst zu beschränken. Die Wahl fiel auf die beiden Markttage bzw. Vormittage Mittwoch und Samstag. Um Ehrenamtliche zu gewinnen, wurden zunächst berufliche Schulen in Schwäbisch Gmünd angesprochen, die jedoch leider keine Möglichkeit sahen, das Projekt zu unterstützen. Vorstellbarwäre auch eine Zusammenarbeit mit dem Jobcenter. Hier hatte die Stadt bereits mit einem anderen Projekt gute Erfahrungen gemacht. Die Idee wird von der Stabsstelle Mobilität nun weiterverfolgt.

7.5.3 Weiterentwicklung der Anforderungen an Kümmerer

Hinsichtlich der ursprünglich formulierten Anforderungen an die regionale Kümmererstelle lässt sich sagen, dass diese die Aufgaben bereits gut beschrieben haben. Einige Anforderungen konnten jedoch konkretisiert bzw. hinzugefügt werden (im Folgenden fett und kursiv darge-

stellt). Insbesondere die Netzwerkarbeit und die Recherche und Erarbeitung von Informationen rund um das Thema engagementbasierte Mobilität waren zeitweise Tätigkeitsschwerpunkte der Stelle.

Konkretisierung der Anforderungen an die regionale Kümmererstelle:

- Beratung und Ansprechpartner für bestehende Initiativen, Kommunen und Gründungswillige***, per E-Mail, telefonisch und persönlich vor Ort mit unterschiedlichen Formaten,***
- ***Recherche, Erarbeitung und Aufbereitung/Multiplikation der entsprechenden Informationen***
- Unterstützung der kommunalen Kümmererstelle beim Aufbau des Unterstützungsangebots auf kommunaler Ebene ***durch Beratung, vor Ort-Termine, Gespräche mit Ehrenamtlichen***
- Koordination engagementbasierter und hauptamtlich erbrachter Verkehrsangebote
- ***Förderung der Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt***
- Screening, welche weiteren engagementbasierten Lösungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region vorhanden und im Entstehen sind
- Bindeglied zwischen Forschungspartnern und regionalen Partnern
- Multiplikator der regionalen Lösungsansätze an interessierte Stellen***, Präsentationen, Workshops, Vorträge***
- regionale Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Pressemitteilungen, Betreuung der Webpräsenz, Projektfilm)
- ***(regionale) Netzwerkarbeit im Bereich Mobilität und Ehrenamt, regelmäßige regionale und lokale Fahrdiensttreffen, Teilnahme an Tagungen, Kongressen und weiteren Veranstaltungen***
- ***Bereitschaft zu Dienstreisen (überwiegend regional, teilweise bundesweit)***

Erfahrungen - kommunale Kümmererstelle Rainau:

- Für ein „Bürgerbus“-Projekt bedarf es immer einen Kümmerer vor Ort.
- In kleinen Gemeinden übernimmt das oft der Bürgermeister/Ortsvorsteher, da dieser aber unzählige andere Projekte leitet/begleitet, kann dieser meist nur den Anstoß geben bzw. das Netzwerk zusammenführen und nicht das Projekt leiten.
- Als wesentliches Merkmal für den Erfolg ist die gezielte Aktivierung des Ehrenamts zu nennen. Ehrenamtliche welche Fahrten übernehmen sind da, nur keiner der gerne Verantwortung übernimmt und sich durch den Dschungel an Vorschriften und rechtlichen Fragen kämpft, auch wenn die noch so gut von der NVBW aufgearbeitet werden. Dies muss aus dem Hauptamt organisiert und begleitet werden und kostet Geld in Form von Personal vor Ort in dezentralen Einheiten.
- Ehrenamtliche müssen künftig von der Ortsverwaltung begleitet werden, Ehrenamt soll Spaß machen und keinen Verwaltungsaufwand produzieren. Rechtliche Zwänge lähmen die Menschen und so ist es wichtig künftig in kleinen Gemeinden die Ehrenamtlichen aus den Vereinen mit den „Bürgerbus“ Ehrenamtlichen zu verknüpfen.
- Hierzu kann die kommunale Kümmererstelle im Rathaus entscheidende Beiträge leisten.

- Wo kein funktionierender ÖPNV vorhanden ist sollte ein Modell gefunden werden, um den Gemeinden ohne bürokratischen Aufwand Gelder zur Verfügung zu stellen, welche die Fahrdienste ermöglichen (Gleichbehandlung des flachen Land mit der Stadt, wo Umlagefinanziert und gesetzlich geregelt ein guter ÖPNV zur Verfügung steht).

7.5.3.1 Netzwerk von Kümmerern

Die Initiierung und der Zusammenschluss des Netzwerkes von Kümmerern auf unterschiedlichen Ebenen, vom Land bis zur kleinräumigen Kommunalebene, ist für die Betreuung ehrenamtsbasierter Mobilitätsprojekte in der Region von zentraler Bedeutung.

Mit der Kümmererstelle ist es gelungen durch kreis- und regionsweite Vernetzung Lösungen und Projektideen anzustoßen und zu entwickeln, die Mobilitätslücken schließen. Dies kann mit dem herkömmlichen liniengebundenen ÖPNV-Angebot, insbesondere in ländlichen Kommunen, nicht geleistet werden. Von der Netzwerkarbeit der Kümmerer haben sowohl die Mobilitätsinitiativen als auch viele Kommunen in der Projektregion direkt profitiert.

So existieren auf der jeweils übergeordneten Ebene eindeutige Ansprechpartner, die unterstützend und beratend tätig sind und ggf. an andere Kontaktpersonen weitervermitteln können. Wissen und Informationen konnten so schnell und effizient zwischen den Ebenen ausgetauscht werden.

In der Modellkommune Rainau hat die Kümmerin mit Projektstart mit der Gründung eines Fahrdienstes/Bürgerrufautos begonnen. Zu Beginn fanden mehrere Workshops bzw. Treffen mit interessierten Bürgern statt. Die regionale Kümmererstelle hat hier nach Bedarf unterstützt und bspw. organisatorische oder rechtliche Fragen beantwortet. Insbesondere die Gründungsphase war für die Kümmerin sehr arbeitsintensiv. Diesen Arbeitsumfang hätte die Verwaltung ohne die zusätzliche Stelle nicht bewältigen können. Zudem gab es durch die Kümmerin eine feste Ansprechpartnerin mit starkem lokalem Bezug für das Thema Mobilität, sowohl für die Verwaltung als auch für Bürger und weitere Interessierte. Zehn Ehrenamtliche haben sich zwischenzeitlich bereit erklärt, den sozialen Fahrdienst zu übernehmen. Der Fahrdienst wird seit Oktober 2019 von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr angeboten. Eine Fahrt muss bis spätestens 16 Uhr des Vortages bei der Gemeinde Rainau telefonisch oder per Mail gebucht werden.

Die Kümmerer auf Regionalebene haben die lokalen Kümmerer (soweit bekannt) gezielt angesprochen und Unterstützung in verschiedenen Bereichen angeboten. Einige Kümmerer haben dieses Angebot wiederholt wahrgenommen. Die Kümmerer auf Kreisebene haben so einen direkten Einblick in die Kommunen vor Ort und haben damit auch einen Überblick, welche Themen kommunenübergreifend aktuell sind. Die Kümmerer auf Kreisebene hatten wiederum Kontakt zur Landesebene (NVBW, Ministerien) und konnten so in 2018 bspw. eine Stellungnahme zur Verwaltungskostenpauschale abgeben und darin auf die Situation in der Region eingehen.

Die Landes- und Regionalkümmerer nehmen regelmäßig aktiv an Konferenzen, Veranstaltungen und Weiterbildungen teil, um eine Weiterentwicklung der fachlichen Unterstützung für die kommunale Ebene zu gewährleisten. Zudem besteht regelmäßiger Kontakt zu Akteuren außerhalb der Landkreise/der Region und zu übergeordneten Instanzen. So konnte auch erreicht

werden, dass Winfried Hermann (Verkehrsminister BaWü) am Fahrdiensttreffen im März 2019 teilnimmt.

Neben der Einrichtung der Kümmererstellen, war es ebenfalls Ziel des Projektes Personen zu identifizieren und zu unterstützen, die bereits Kümmereraufgaben auf kommunaler Ebene übernehmen. Kümmerer sind hauptamtliche oder ehrenamtlich tätige Personen, die vor Ort Ansprechpartner im Bereich Ehrenamt und/oder Mobilität sind. Bei den hauptamtlichen Mitarbeitern gehörte die Kümmereraufgabe oft nicht zum eigentlichen Aufgabengebiet oder Arbeitsschwerpunkt und wurde meist zusätzlich zum normalen Tagesgeschäft übernommen. Die Kümmerer waren in der Regel dafür zuständig, Fahrtwünsche entgegenzunehmen, die Einteilung der Fahrer und Fahrten vorzunehmen, regelmäßige Austausch-Treffen für und mit den Fahrern zu organisieren, neue ehrenamtliche Fahrer zu finden und diese mit den Abläufen vertraut zu machen.

In einer Kommune (Schwäbisch Gmünd) hat sich die Stelle des Kümmerers vor einigen Jahren von einer ehrenamtlichen Tätigkeit zu einer hauptamtlichen Stelle gewandelt, da der zeitliche Aufwand sehr groß wurde. Bei dieser Stelle handelt es sich um die Koordination des Seniorenfahrdienstes. Die Kümmerin nimmt Fahrtwünsche entgegen, koordiniert die einzelnen Fahrten und teilt die Fahrer ein. Diese hauptamtliche Kümmererstelle stellt in der Region jedoch die absolute Ausnahme dar.

Im Projekt KOMOBIL2035 ist es außerdem gelungen, den Fokus auch beim Land stärker auf Bürgerrufautos und Fahrdienste als ergänzendes Angebot zum ÖPNV zu lenken. Bisher wurde in erster Linie die Gründung von Bürgerbussen unterstützt.

7.5.4 Ausblick

Die für das Projekt geschaffene Kümmererstelle bei den Landkreisen (kommunal?) wird nach Projektende nicht weiter bestehen. Beim Regionalverband Ostwürttemberg wird es jedoch weiterhin einen Ansprechpartner geben, der sich auch weiterhin um das Thema ehrenamtliche Mobilität kümmert. Auch die jährlichen regionalen Fahrdiensttreffen werden voraussichtlich weiterhin stattfinden. Für eine intensivere Unterstützung, Termine vor Ort oder eine Beratung zu aktuellen Fördermitteln müssten jedoch weitere personelle Ressourcen zur Verfügung stehen. Durch eine Kümmererstelle wäre es auch denkbar, weitere Veranstaltungen wie Fortbildungen oder Ehrenamtsevents zentral zu organisieren. Zudem könnte eine kreisweite oder regionale Kümmerstelle auch Anlaufstelle für Ehrenamtliche und Initiativen aus anderen Bereichen der Daseinsvorsorge und darüber hinaus sein.

7.6 Empfehlungen für Politik und Praxis

nexus

- Um die Potentiale des Ehrenamts für die Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen zu stärken, sollten „Kümmerer"-Stellen geschaffen werden. Ihre Aufgabe ist, das Ehrenamt bedarfsorientiert zu unterstützen und das abzudecken, was nicht im normalen Verwaltungsablauf vorgesehen ist.

- Die Bezeichnung „Kümmerer" sollte durch eine aufgabenbezogene, attraktive Beschreibung ersetzt werden (z.B. „Ehrenamtskoordinator/in Mobilität"; „Bürger-Mobilitätsmanager/in" o.ä.).

- Es ist wichtig, dass sich die lokalen Verantwortungsträgerinnen und Verantwortungsträger darüber verständigen, welchen genauen Erwartungen sie an eingesetzte Kümmerer haben. Diese Erwartungen müssen mit der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber abgeglichen werden.

- Für die lokalen Kümmerer wäre es hilfreich, wenn es zu Finanzierungsmodellen, Betriebsmodellen etc. aktuelle Informationen der regionalen Kümmererstelle gäbe.

- In den einzelnen Kommunen müssen die Erwartungen an diese Aufgaben zusammen mit den Ehrenamtlichen konkretisiert werden. Es muss ausgehandelt werden, welche Aufgaben dazugehören und wie eine Überfrachtung der Ehrenamtskoordination mit technisch-wirtschaftlichen Aufgaben (z.B. Verhandlungen mit Carsharing-Unternehmen oder Versicherungen) vermieden werden kann.

- Die Kümmerer müssen qualifiziert werden und sich untereinander vernetzen, um ihre Aufgaben wahrzunehmen und auch auf neue technologische Entwicklungen (z.B. im Bereich Social Media) reagieren zu können.

- Es wird empfohlen, Ehrenamtsorganisation im Mobilitätsbereich nicht getrennt von anderen Bereichen des Ehrenamts zu sehen, sondern Synergien zu nutzen (z.B. Abholung von Senioren zu Hause und Beratung zur ärztlichen Versorgung, usw.) Denkbar wäre auch, allgemeine Engagementförderstrukturen (z.B. Freiwilligenagenturen) gezielt für das Thema Mobilität zu qualifizieren und ihnen die Mittel an die Hand zu geben, diesen Bereich mit zu strukturieren.

- Vorhandene Beratungs- und Unterstützungsnetzwerke bieten erhebliches Potenzial und sollten besser genutzt werden. Hierfür sind gezielte Vernetzungsaktivitäten zu empfehlen, bei denen vorhandene Strukturen den Ehrenamtlichen und Ehrenamtsorganisatoren vor Ort ihre Angebote vorstellen.

- Auch die ÖPNV- und Mobilitätsträger sollten auf die bereits erarbeiteten erfolgreichen Synergien der letzten Jahre zurückgreifen und regionale sowie interkommunale Mobilitätskonzepte partizipationsorientiert weiter vorantreiben.

- Eine umfassende Anerkennungs- und Unterstützungskultur für freiwilliges Engagement und die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur an Beratung, Begleitung und Finanzierung

ist für Mobilitätsdienstleistungen genauso wichtig wie für alle anderen Bereiche des Ehrenamts.

- Der technische Wandel übt großen Einfluss auf die Gestaltung der Mobilitätsangebote aus. Daher erscheint es vordringlich, die kontinuierliche Begleitung der Weiterentwicklung der Mobilitätsplattformen durch partizipative Formate sicherzustellen. Hierfür können nach Projektende geeignete Formen der Verstetigung gefunden werden (z.B. Jugendlichen-, Seniorenbeirat für die Mobilitätsanbieter).

8 Umsetzung des Konzepts am Beispiel der vernetzten Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

Verantwortlicher Koordinator: Regionalverband Ostwürttemberg

8.1 Akteursansprache und –einbindung

pakora.net

Vorab ist festzuhalten, dass angesichts der extrem vielfältigen Strukturen der einzelnen Mobilitäts-Dienstleistungen in der Region eine grundsätzliche Unterscheidung bei der Ansprache von ehren- und hauptamtlichen Akteure nicht zielführend erscheint. In fast allen Fällen ist eine organisatorische Mischform festzustellen, ohne dass sich bisher bestimmte Organisationsformen als „Standard“ herausgebildet hätten.

Nachdem in Komobil2035 von den beteiligten Partnern zahlreiche Formen der Akteursansprache und -vernetzung entwickelt und umgesetzt wurden, lassen sich jedoch einige klare Aussagen zur Etablierung eines langfristig funktionierenden Netzwerks ableiten.

8.1.1.1 „Regionale Kümmerer“ in der Mobilitätszentrale

Sehr positiv wird von den lokalen Mobilitäts-Anbieter und Kommunen die Einzel- oder Gruppenberatung durch die **„regionalen Kümmerer“ der Mobilitätszentrale** beim Regionalverband gesehen. Diese wurden zwar in etwas geringerem Maße in Anspruch genommen als zu Projektbeginn erwartet – und zudem von Seiten bereits bestehender Fahrdienste stärker als von neu entstehenden Initiativen - was sich jedoch auf die bereits sehr hohe „Fahrdienstdichte“ in der Region zurückführen lassen dürfte. Denn in 39 von 53 Gemeinden und damit vermutlich (fast) überall dort, wo ein entsprechender Bedarf vor Ort besteht, gab es in Ostwürttemberg schon zu Projektbeginn ein bürgerschaftliches Mobilitätsangebot. Im Hinblick auf die Übertragbarkeit von Forschungsergebnissen wird vor diesem Hintergrund darauf verwiesen, dass in anderen Regionen ein derartiges regionales Kompetenzzentrum als Teil eines unterstützenden Netzwerks voraussichtlich noch größere konkret sichtbare Erfolge bei der Initiierung von Mobilitätsdienstleistungen haben dürfte.

Die „regionalen Kümmerer“ der Beratungsstelle können dabei sowohl in ihren Räumen als auch vor Ort in einzelnen Kommunen mithilfe der erarbeiteten Informations-Module sowie ergänzenden, auf die jeweilige lokale Situation zugeschnittenen Informationen bspw. aus Erreichbarkeitsanalysen und den kartografischen Übersichten zu weiteren Infrastruktur-Einrichtungen wie Nahversorgung, Bildung, medizinische Versorgung…) bei der Initiierung passgenauer und damit erfolgreicher Mobilitätsangebote unterstützen. Dabei können sowohl Einzel-Initiativen als auch mehrere Akteursgruppen gemeinsam beraten werden, entweder themenbezogen oder raumbezogen (bspw. Mobilitäts-, Dorfladeninitiativen, vorhandene Einzelhändler, Ärzte… gemeinsam mit dem Ziel einer abgestimmten Verbesserung der Erreichbarkeit insgesamt).

Aus Sicht der Anbieter von ehrenamtlich erbrachten Mobilitätsdienstleistungen wird vor allem auch die Vernetzung über regelmäßige **Fahrdiensttreffen für lokale Anbieter** positiv gesehen.

Diese fördern sowohl die Motivation der Beteiligten als auch den Austausch zu konkreten Möglichkeiten der Umsetzung vor Ort. Eine jährliche Weiterführung soll daher stattfinden.

8.1.1.2 Landkreise und Verkehrsunternehmen

Die Vernetzung bzw. Abstimmung zwischen ehrenamtlichen Mobilitätsanbietern sowie den **Landkreisen und Verkehrsunternehmen** ist von einer gewissen Zurückhaltung geprägt. Problem ist einerseits die nach wie vor in Teilbereichen schwierige rechtliche Abgrenzung. Zum anderen ist aus Sicht derjenigen, die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständig sind, der Beitrag der ehrenamtlichen Mobilitätsanbieter zum Gesamtangebot von eher untergeordneter Bedeutung, weil zum einen die Verlässlichkeit nicht gegeben ist und zum anderen oft nur bestimmte Bevölkerungsgruppen das jeweilige bürgerschaftliche Angebot nutzen können. Gleichwohl wird seitens der Landkreise die Arbeit der Fahrdienste als extrem wertvoll vor Ort angesehen.

8.1.1.3 Lokale Kümmerer/Koordinatoren

Auf lokaler Ebene steht ein strukturiertes Netzwerk für die Umsetzung ehrenamtsbasierter Projekte - über die Vernetzung der bestehenden Fahrdienste hinaus - noch am Anfang. In den kleineren Kommunen (mit überwiegend ehrenamtlichen Bürgermeistern) wird in der Regel bedarfsbezogen und eher ad hoc auf entsprechende Wünsche aus der Bevölkerung eingegangen. Zuständig bzw. aktiv ist dann meist der Bürgermeister.

Lokale Kümmerer/Koordinatoren für Mobilitätsangebote gab es zu Projektbeginn nirgends. Die in Komobil2035 geschaffene lokale Kümmererstelle in Rainau. In mehreren Gemeinden ist die Schaffung von Teilzeitstellen angedacht, die spartenübergreifend für die Unterstützung von Ehrenamt, Vereinen und Mobilitätsinitiativen tätig werden sollen.

In den zahlreichen Befragungen, Interviews und Workshops mit lokalen Akteuren in Komobil2035 wurde allerdings deutlich, dass in Zukunft eine wachsende Nachfrage nach kommunaler oder sonstiger Unterstützung für ehrenamtliches Engagement zu erwarten ist. Dies ist mit den gesellschaftlichen Veränderungen (Sinkendes Engagement/weniger Kontinuität in der Vereinsarbeit, bedingt durch Zeitmangel, häufigere Umzüge, Unwillen zu langfristigen Verpflichtungen…) und den parallel dazu wachsenden Anforderungen an Ehrenamtliche durch kompliziertere und aufwendigere rechtliche Rahmenbedingungen zu erklären. Noch hat dies nicht flächendeckend zu kommunalen Angeboten geführt. Bei den Verantwortlichen vor Ort in Politik und Verwaltung ist das Thema jedoch angekommen, und es wird vielerorts nach Möglichkeiten gesucht, hierfür Stellen zu schaffen. Da es sich um freiwillige Angebote der Kommunen handeln würde, setzt dies jedoch entsprechende (langfristige) Finanzierungsmöglichkeiten voraus.

8.1.1.4 Arbeitsstruktur für die Region zur Einbindung relevanter Akteure

Dauerhaft:

- Jährliche Fahrdiensttreffen
- Beratungsangebot zentral beim Regionalverband

- Anlassbezogene (neue Gesetze, Fördermöglichkeiten…) Info-Veranstaltungen /Erarbeitung neuer Info-Module für Fahrdienste und kontinuierlicher Austausch mit der NVBW
- Regelmäßige Information von Verwaltungen und politischen Vertretern, bspw. bei Bürgermeister-Sprengel-Sitzungen, in Kreistag und Regionalparlament (inkl. Ausschüssen) oder bei Gesprächen mit der Landespolitik
- Information und Austausch über die neuen Medien
- Vernetzung und Verbreitung der KOMOBIL-Ergebnisse durch Teilnahme an relevanten Veranstaltungen und durch Veröffentlichungen
- Kontinuierlicher Austausch mit den Hochschulen in der Region und Möglichkeiten zur Betreuung von Abschlussarbeiten oder Seminarreihen

8.1.2 Fazit

Mit Auslaufen der Projektlaufzeit stellt sich die spannende Frage, wie die begonnene und etablierte Vernetzung in der Region aufrechterhalten werden kann. Hier ist sicherlich ein Stundenkontingent für das regionale Kompetenzzentrum beim Regionalverband notwendig. Gleichwohl muss es gelingen, weitere Akteure (die nicht zwingend aus der öffentlichen Hand kommen müssen) in einen stetigen Dialog einzubinden. Welche Chancen ergeben sich durch Fragen im betrieblichen Mobilitätsmanagement? Wie können großräumigere Einheiten wie Krankenkassen und kassenärztliche Vereinigung stärker einbezogen werden? Welche Rolle spielen Einzelhändler und private Dienstleister? Ein konkreter Zeitplan lässt sich nicht ableiten, da die Interessenslage der unterschiedlichen Akteure vielfältig ist und somit die Bereitschaft unterschiedlich hoch. Gleichwohl muss der Schub durch KOMOBIL genutzt werden, um die im Rahmen von KOMOBIL erzielten sichtbaren und dauerhaften Ergebnisse zu etablieren und neue Akteure für Aktivitäten zu gewinnen.

8.2 Fokusgruppen

nexus

Im Rahmen der Begleitforschung in der Umsetzungsphase wurden zwei Fokusgruppen durchgeführt, um die Wirksamkeit des Konzeptes und seiner Umsetzung abschätzen zu können und gegebenenfalls auch nachsteuern zu können. Hierbei wurde das Konzept zur Diskussion gestellt und gefragt, auf welche Faktoren und Bedürfnisse der Akteure bei der Umsetzung besonderer Wert gelegt werden muss. Gemeinsam sollten Ansätze für die Weiterentwicklung oder Verbesserung der Ansätze entwickelt werden. Methodisch ist die Fokusgruppe eine Kombination zweier sozialwissenschaftlicher Instrumente: dem fokussierten Interview und der Gruppendiskussion.

Fokusgruppe 1:

19.3.2019 im Regionalverband Ostwürttemberg, Schwäbisch Gmünd

Teilnehmende: 7 Personen, die entweder als Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter oder als Ehrenamtliche in Kontakt mit ehrenamtlich getragenen Fahrdiensten stehen

Nutzung der Infoplattform:

- Hauptfunktion der Infoplattform ist Vernetzung und Erfahrungsaustausch. Für bereits Aktive keine wesentlichen neuen Informationen vorhanden.
- Wichtige Informationsbedarfe: konkrete Hilfestellung bei Auswahl und Anschaffung von PKW, rechtliche Fragen (Datenschutz, Krankenfahrt, Versicherungen, Transport von Kindern, Jugendlichen, Tieren)
- Hilfestellung bei der Gewinnung von Ehrenamtlichen

Information und Beratung

- Nötig ist Unterstützung bei IT-Nutzung, Datenschutz (Formulare bereitstellen!), Cloud-Management
- Wichtig ist direkte persönliche Beratung, auch für die Kümmerer
- Hilfreich wäre Erarbeitung von Checklisten zu wichtigsten Aufgabenfeldern mit Nennung von erreichbaren Ansprechpartnern

Feedback zur Webseite

- Vorschläge für den Namen: „Mobil-im-laendlichen.Raum“; mobil im Alter, Alternative Mobil, sozialer Fahrdienst, Bürgermobil
- Hilfreich wäre Bereitstellung von Formularen für Fahrer (Service-Funktion)
- Webseite muss nutzbar sein für Fahrdienst-Aktive, aber auch für Senioren und am Ehrenamt Interessierte
- Webseite sollte auch Hilfestellung bei Finanzierung bieten (Infos zu Fördermöglichkeiten)
- Die Personas können entfallen und sind jetzt nicht mehr wichtig
- Bürgerbus und weitere Mobilitätsformen sollten gleich auf der ersten Seite genannt werden
- News: hier sollte aktuell auch über rechtliche Neuerungen informiert werden

- Umzug zu NVBW und damit landesweite Info gut; aber regionale Akteure müssen auch verknüpft bleiben

Fokusgruppe2

16.12.2019 zur Vernetzung der regionalen Kümmereraktivitäten in Ostwürttemberg mit der Zielgruppe Jugendliche in Form einer Online-Fokusgruppe

Teilnehmende: 6 Jugendliche aus der Region Ostwürttemberg im Alter von 17 bis 20 Jahren

Themen:

- Mobilitätsbedarf von Jugendlichen im ländlichen Raum
- Aktuelle Mobilitätsbedingungen
- Anforderungen an den Gemeinschaftsverkehr
- Zukunftserwartungen

8.2.1.1 Mobilitätsbedarf

- Die Jugendlichen wünschen sich regelmäßige Verbindungen in umliegende Städte (z.B. Königsbronn - Bartholomä) um beispielsweise Freunde besuchen zu können.
- Nachtbusse am Wochenende wären hilfreich. Damit könnte man nach dem Feiern problemlos wieder nach Hause fahren. Aktuell fahren der letzte Bus und er letzte Zug noch vor 10 Uhr abends. Nächtliche Unternehmungen werden lieber in größeren Städten wie Heidenheim wahrgenommen.
- Um Großstädte wie Stuttgart oder Ulm zu besuchen, wird ein Führerschein benötigt, dessen Erwerb sich oft an der Grenze der finanziellen Möglichkeiten der Jugendlichen liegt. Dieser wird aber als alternativlos angesehen, auch wenn manche Jugendlichen auch aus Umweltgründen lieber auf das Autofahren verzichten würden. Ein Auto kann man sich meist im familiären Umfeld leihen.

8.2.1.1.1 Aktuelle Mobilitätsbedingungen

- Um beispielsweise zur Berufsschule zu fahren, kann der ÖPNV genutzt werden. Hier wird allerdings wiederum die Taktung kritisiert, oft kommt man zu früh an.

- Um in andere Städte zu kommen werden von den Jugendlichen meist Taxen benutzt. Die Kosten hierfür stellen aber eine starke finanzielle Belastung dar, selbst wenn man sie sich teilt. Außerdem mangelt es dieser in bestimmten Situationen an Flexibilität, weil bei hohem Aufkommen am Wochenende ein Taxi oft im Voraus bestellt werden muss.

Anforderungen an Gemeinschaftsverkehr

- In der Gruppe wurde ausführlich über eine Unterstützung für Jugendliche in Form einer Taxizuzahlung diskutiert, da diese Transportform aktuell oft die einzige Möglichkeit darstellt, ausreichend flexibel in andere Städte zu kommen.

- Eine Zuzahlung für Taxis könnte auch als Basis für Gemeinschaftsverkehre genutzt werden. Die Jugendlichen interessierten sich sehr für diese Option, weil so eine größere Flexibilität in der alltäglichen Mobilität möglich wäre.
- Aktuell werden auch die etablierten und genutzten ÖPNV Routen als zu teuer angesehen, weil es für Schüler auch hier keine Vergünstigungen gibt.. Momentan sind Fahrdienstangebote in der Umgebung den Jugendlichen nicht bekannt.

8.2.1.2 Zukunftserwartungen

- Als Zukunftsvision wurde formuliert, dass man über eine App einen Fahrdienst buchen kann, der dann gesammelt Personen von A nach B transportiert. Mit Hilfe einer App könnten Fahrzeiten jederzeit überprüft werden. Man könnte sich vorher absprechen und nach Buchung zusammen fahren. So würden wiederum die Kosten gering gehalten werden.
- Auch gewünscht sind schnellere Zugverbindungen, Carsharing und allgemein mehr und besser genutzter ÖPNV.
- Ein eigenes ehrenamtliches Engagement, z.B, in einem Fahrdienst ist zukünftig grundsätzlich vorstellbar.

8.3 Fördermittelscreening

pakora.net

8.3.1 Herangehensweise

Für den Themenkomplex „Mobilität und Ehrenamt“ wurden im Rahmen des Arbeitspakets Fördermittelquellen und darüber hinausgehende Unterstützungsmöglichketen für ehrenamtlich initiierte Mobilitätsangebote gesucht und aufbereitet.
Angesichts des heterogenen Themenfeldes und der unterschiedlichen Anforderungen seitens der Nutzergruppen vor Ort sowie der wissenschaftlichen Perspektive wurden dabei zwei Ebenen unterschieden.
Ebene 1 beinhaltet konkrete, aktuell angebotene Förderangebote mit einem räumlichen Schwerpunkt auf dem Bundesland Baden-Württemberg. Ziel ist, damit bestehende und zukünftige Mobilitätsanbieter bei der Suche nach geeigneten finanziellen Fördermöglichkeiten zu unterstützen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in tabellarischer Form in das Info-Portal des Projektes Komobil2035 eingebunden.

Zweite Ebene ist eine Meta-Analyse im Hinblick auf die Fragestellungen:

- Was wird bislang gefördert, was eher nicht?
- In welchen Bereichen ist die Förderung ausreichend, was fehlt?

Der räumliche Schwerpunkt liegt auch hier im Land Baden-Württemberg, darüber hinaus wurden aber auch die übrigen Bundesländer sowie Förderangebote auf Bundesebene untersucht. Adressat dieser Auswertung ist vor allem die Politik mit ihren Möglichkeiten, Rahmenbedingungen zu setzen und Förderprogramme erfolgsorientiert auszugestalten. Darüber hinaus können aber auch Unternehmen und Institutionen die Ergebnisse zu Anlass nehmen, Unterstützungsleistungen für Mobilitäts-Initiativen anzubieten, nicht zuletzt, um damit eigene Angebote besser erreichbar zu machen und ihr Portfolio abzurunden.

Für manche Themenkomplexe existieren sehr spezifische Fördermöglichkeiten (bspw. für Bürgerbusse, Elektromobilität), andere Themenbereiche, insbesondere das extrem weite Feld „Ehrenamt/bürgerschaftliches Engagement“ werden von einer Vielzahl von Programmen adressiert oder zumindest erwähnt. Ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote liegen jedoch kaum im Fokus, sondern werden meist eher auf Umwegen (bspw. unter dem Stichwort Barrierefreiheit, Teilhabemöglichkeiten spezifischer Bevölkerungsgruppen etc.) mit unterstützt. Die Suche nach geeigneten Programmen ist für ehrenamtlich engagierte Bürger daher aufwendiger, die Antragsstellung erfordert ggf. eine gewisse Formulierungskunst.
Daher wurden beim Screening der Fördermittel mehrere Themenbereiche unterschieden:

- Bürgerbus-Förderung und Förderung für weitere Mobilitätsangebote
- Förderung für Ehrenamt und diverse Angebote der Daseinsvorsorge
- Stiftungen, die den Themenkomplex „Mobilität und Ehrenamt“ mit abdecken
- Ergänzend wurden themenrelevante Fördermitteldatenbanken aufgenommen.

Die Auswertung erfolgte in tabellarischer Form. Das Screening wurde über die Projektlaufzeit kontinuierlich an festen Stichtagen aktualisiert und mit Stand 01. Juli 2019 für das im Rahmen

von KOMOBIL erstellte Infoportal aufbereitet und mündete dort u.a. in ein „Fact Sheet zu Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten“.
Die jeweiligen Ausführungen finden sich unter https://www.buergerbus-bw.de/faq/ beim KOMOBIL-Informationsportal.

8.3.2 Ergebnisse

Das Angebot an Fördermöglichkeiten für ehrenamtlich angebotene Mobilitätsdienstleistungen entspricht bisher nur sehr begrenzt den Anforderungen vor Ort. Benötigt werden leicht auffindbare, verständliche, unbürokratisch organisierte und langfristig laufende Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung. Direkt adressiert werden zurzeit jedoch nur die Teil-Aspekte „Bürgerbus-Förderung“ sowie die Förderung von E-Mobilität in jeglicher Form.

Während der Projektlaufzeit kam für Baden-Württemberg noch die Verwaltungskostenpauschale hinzu, welche einen deutlichen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Dazu kommt die Möglichkeit, über diverse Crowdfunding-Plattformen oder Spendenaufrufe direkt vor Ort Geld für ein konkretes Mobilitätsprojekt einzuwerben.

Dass dennoch viele Mobilitätsangebote finanziell unterstützt wurden und werden, ist eher auf das Engagement und die Kreativität von deren Initiatoren/Betreibern zurückzuführen. Denn meist gilt es, einen Förderantrag für einen Fahrdienst, ein Bürgerauto, ein CarSharing-Konzept u.ä. „passend zu schreiben“ für Förderprogramme zu Themenbereichen wie „Ländliche Entwicklung“, „Erreichbarkeit von Nahversorgung“, „Soziale Teilhabe schaffen“, „Ehrenamt stärken“ und ähnlichem. Dies erfordert jedoch ein hohes Maß an Kompetenz im Umgang mit bürokratischen Vorgaben und viel Engagement der lokalen Beteiligten. Und natürlich sind derartige Anträge nicht immer von Erfolg gekrönt – was dann zu entsprechenden Rückschlägen für das ehrenamtliche Engagement und die Motivation vor Ort führt.
Problematisch ist zudem, dass viele Förderangebote nur einmal oder für einen kurzen Zeitraum aufgelegt werden. So kamen und gingen auch während der dreijährigen Laufzeit von Komobil2035 zahlreiche Aufrufe und Ausschreibungen für Projektförderungen. Einige Programme, die bei der Konzepterstellung für das Screening noch relevant waren, waren beim Abschluss 11 Monate später bereits ausgelaufen. Bei der Aktualisierung zum 01.07. fielen weitere hinaus, neue wurden aufgenommen…von denen nun zum Projektende wiederum viele ihre Antragsstichtage bereits überschritten haben.

8.3.3 Fazit

Daraus ergeben sich die beiden wichtigsten Anforderungen an zukünftige Ausschreibungen, ob nun auf Landes- oder Bundesebene:
Mobilität als eigenes Förderziel: Mobilität ist fundamentale Grundlage für die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorge-Angeboten, insbesondere in ländlichen Regionen. Bürgerschaftlich getragene Mobilitätsangebote werden und müssen in Zukunft dabei eine wachsende Rolle spielen. Daher muss „Mobilität“ ein direktes Förderziel werden, bis hin zu denkbaren Pauschalbudgets, die einen spezifischen lokalen Mobilitätsmix unterstützen.
Kontinuität: Wenige, aber klar definierte Fördermöglichkeiten mit einfachen Verfahren und kurzen Bearbeitungszeiten, die (mindestens) über mehrere Jahre laufen.

8.4 Empfehlungen für Politik und Verwaltung

Regionalverband Ostwürttemberg

8.4.1 Zentrale Empfehlung: Kümmerer

Ehrenamtliches Engagement ist bereits heute unverzichtbar, um Nahversorgung und die damit unmittelbar zusammenhängenden Mobilitätsangebote im ländlichen Raum aufrechterhalten zu können. Vor Ort unterstützen zunehmend aktive Bürger Angebote der Daseinsvorsorge und gestalten somit das gesellschaftliche Leben. Um engagementbasierte Mobilität zu fördern und zu unterstützen, sollen Strukturen geschaffen werden, die Ehrenamtliche entlasten. Hierzu wird es empfohlen, sogenannte Kümmererstellen einzurichten, die ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen auf regionaler und kommunaler Ebene beraten und begleiten.

Regionale Kümmerer (Hauptamtlich)

In der Projektlaufzeit KOMOBIL2035 hat es sich bestätigt, dass die verschiedenen Beratungsmöglichkeiten, Workshops und kollektiven Ideenfindungen durch die „regionalen Kümmerer“ des regionalen Kompetenzzentrums für Mobilität und Verkehr beim Regionalverband Ostwürttemberg gut angenommen wurden. Sie wurden zu Beginn des Projekts weniger als erwartet genutzt und wenn, dann mehr von bestehenden Fahrdiensten als von neuen Initiativen. Schon zum Projektanfang gab es in vielen Kommunen (39 von 53 Gemeinden) Ostwürttembergs ein lokales Angebot zur ehrenamtlich getragenen Mobilität. Die Initiativen vor Ort finden bei der regionale Kümmererstelle einen zentralen beratenden Ansprechpartner. Das weist nach, dass ein solches regionales Kompetenzzentrum als Teil eines Unterstützungsnetzwerks bei der Entstehung aber auch bei der Weiterentwicklung von Mobilitätsprojekten in anderen Regionen erfolgreich begleitet. Vor allem mit den ergänzenden, auf die jeweilige lokale Situation zugeschnittenen Informationen wie Erreichbarkeit der wichtigsten Einrichtungen der Daseinsvorsorge (wie Nah- und medizinische Versorgung, Bildung sowie Mittel- und Unterzentren) sowie mit den erarbeiteten Informationsmodulen helfen die „regionalen Kümmerer“ die Mobilitätslösungen vor Ort zu gestalten. Sowohl Einzelinitiativen in der Mobilitätssicherung als auch mehrere Zielgruppen, wie bspw. vorhandene "Tante-Emma-Laden" sowie Haus- und Fachärzte, können zur Verbesserung der allgemeinen Zugänglichkeit kompetent beraten werden. (vgl. pakora.net, AP 5.1)

Die Verortung der regionalen Kümmererstelle beim Regionalverband ermöglicht zudem einen direkten Wissensaustausch mit der Landesebene. Neuerungen wie Fördermaßnahmen oder Gesetzesänderungen im Bereich der ehrenamtsbasierten Gemeinschaftsverkehre können somit gebündelt an die Landkreise und Kommunen weitergeben.

Die Initiierung und der Zusammenschluss in einem möglichen Netzwerk von Kümmerern auf unterschiedlichen Ebenen, vom Land bis zur kleinräumigen Kommunalebene, ist für die praktische Betreuung ehrenamtsbasierter Mobilitätsprojekte in der Region von zentraler Bedeutung und bietet eine gute Austauschplattform. Die mit den ehrenamtlich organisierten Fahrdiensten Ostwürttembergs geführten Gespräche ergaben ein positives Bild in Bezug auf die veranstalteten lokalen und regionalen Fahrdiensttreffen. Die Treffen wurden als förderlich wahrgenommen und halfen dabei die Beteiligten zu motivieren und gaben Einblicke in die Umsetzung und den Auf- und Ausbau von Mobilitätsinitiativen in anderen Gemeinden. Daher soll eine jährliche Weiterführung des regionales Netzwerktreffens stattfinden. Durch regionsweite Vernetzung

über regelmäßige Fahrdiensttreffen für lokale Anbieter ist es im Projekt KOMOBIL2035 gelungen, Lösungen und Projektideen anzustoßen und mit zu entwickeln, die Mobilitätslücken schließen. Dies kann mit dem herkömmlichen liniengebundenen ÖPNV-Angebot, insbesondere in ländlichen Kommunen, nicht geleistet werden. Bedingt durch die uneindeutige rechtliche Abgrenzung und die in Teilbereichen nicht zugeordnete Zuständigkeit, wird engere Koordination zwischen ehrenamtlich getragenen Mobilitätsinitiativen, den Busbetreibern und den ÖPNV-Aufgabenträgern als eine weitere Herausforderung betrachtet, allerdings sehen die ÖPNV-Zuständige die Freiwilligenarbeit im Mobilitätsbereich vor Ort als ausgesprochen wertvoll an.

Aufgaben und Anforderungen – Kümmerer (hauptamtlich)
Die untenstehenden Ausführungen sollen als Basis für die Schaffung von hauptamtlichen Kümmererstellen dienen und geben einen Überblick die Anforderungen an kommunale Kümmerer sowie Kümmerer auf kreis- und regionaler Ebene.
Zentraler Baustein der Aktivitäten eines Kümmerers im Mobilitätsbereich ist die Betreuung bestehender und neuer Initiativen der engagementbasierten Verkehre. Für die dafür eingerichtete Stellen wurden während des Projekts KOMOBIL2035 konkrete Stellenausgestaltungen der Kümmererstellen entworfen.

Dabei wurde identifiziert:
- welche Aufgaben an der Schnittstelle Kommune/ Ehrenamtliche zu leisten sind
- welche Stakeholdernetzwerke existieren und wie spezifische Unterstützungsnotwendigkeit konkret aussehen
- Analyse der räumlichen Strukturen und Untersuchung der Lösungsmöglichkeiten in der Region für die spezifischen Fragestellungen
- Aufgabenteilung regionale/Kreis- und kommunale Ebene

Ergebnis ist eine Aufgabenbeschreibung für die Kümmererstellen, die im Projekt KOMOBIL2035 umgesetzt und praktisch weiterentwickelt wurde.

8.4.1.1 Wesentliche Aufgaben und Anforderungen an die regionalen Kümmererstellen auf kreis- und regionaler Ebene:

- Beratung und Ansprechpartner für bestehende Initiativen, Kommunen und Gründungswillige (per E-Mail, telefonisch und persönlich vor Ort mit unterschiedlichen Formaten)
- Recherche, Erarbeitung und Aufbereitung/Multiplikation der entsprechenden Informationen
- Unterstützung der kommunalen Kümmererstelle beim Aufbau des Unterstützungsangebots auf kommunaler Ebene durch Beratung, vor Ort-Termine, Gespräche mit Ehrenamtlichen
- Förderung der Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt
- Screening, welche weiteren engagementbasierten Lösungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region vorhanden und im Entstehen sind
- Bindeglied zwischen Forschungspartnern und regionalen Partnern

- Multiplikator der regionalen Lösungsansätze an interessierte Stellen, Präsentationen, Workshops, Vorträge
- regionale Öffentlichkeitsarbeit
- (regionale) Netzwerkarbeit im Bereich Mobilität und Ehrenamt, Organisation von regelmäßigen regionalen und lokalen Fahrdiensttreffen, Teilnahme an Tagungen, Kongressen und weiteren Veranstaltungen
- Bereitschaft zu Dienstreisen (überwiegend regional, teilweise bundesweit)

Die Anforderungen an die Stelle eines kommunalen Kümmerers/ einer Kümmerin wurden ebenfalls formuliert.

8.4.1.2 Wesentliche Aufgaben und Anforderungen an die kommunalen Kümmererstellen:

- Ansprechpartner für Ehrenamtliche, Vereine und Initiativen in der Gemeinde
- Konzeption, Aufbau und kontinuierliche Begleitung eines Mobilitätsangebots
- Ermittlung des Unterstützungsbedarfs weiterer ehrenamtlich getragener Vereinigungen
- lokale Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit (Austausch auf lokaler-, kommunaler-, regionaler- und Landesebene)
- eigenständiges Beschaffen und Recherchieren von Informationen z. B. auf dem Informationsportal der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) www.gemeinschaftsverkehre-bw.de
- je nach Bedarf Anlaufstelle für andere ehrenamtlichen Initiativen und Vereine, welche die Daseinsvorsorge vor Ort unterstützen

Wesentliche Merkmale eines Kümmerers (S. Vortrag Fr. Dr. von Blanckenburg am 12.12.2019):

- Hohes persönliches Interesse, hoher persönlicher Einsatz
- hochmotiviert, sich selbst beauftragend
- Impulsgeber, Motivator und Koordinator für Andere, Netzwerker
- Aktives Zugehen auf andere
- Förderung von Engagement und Förderung von Identifikation mit Kommune oder Unternehmen
- Kommunikatives Talent
- Lösung eines Problems im Gemeinwesen, unkonventionelle Lösungen und Abläufe wenig standardisiert
- lokaler Bezug

8.4.1.3 Erfahrungen auf Basis der Kommunalen Kümmererstelle in der Gemeinde Rainau

Die Erfahrungen durch den Aufbau einer kommunalen Kümmererstelle in der Modellkommune Rainau haben gezeigt, dass es für ein „Bürgerbus“-Projekt immer einen Kümmerer vor Ort bedarf. In kleinen Gemeinden ist das oft der Bürgermeister bzw. Ortsvorsteher, da dieser aber unzählige andere Projekte begleitet, kann dieser meist nur den Anstoß geben bzw. das Netzwerk zusammenführen und nicht das Projekt leiten. Als wesentliches Merkmal für den Erfolg ist sicherlich die gezielte Aktivierung des Ehrenamts zu nennen. Die Bereitschaft des Ehrenamts Fahrten zu übernehmen ist meist vorhanden, die Verantwortung zu übernehmen und

sich durch den Dschungel an Vorschriften und rechtlichen Fragen zu kämpfen ist hingegen für die Ehrenamtlichen schwierig, auch wenn es mit dem Infoportal www.gemeinschaftsverkehr-bw.de der NVBW Unterstützung gibt. An dieser Stelle ist das Hauptamt gefragt, um Ehrenamtliche zu begleiten und zu entlasten. Das sollte am durch Personal in dezentralen Einheiten in den jeweiligen Ortsverwaltungen geschehen, um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.
Rechtliche Zwänge lähmen die Menschen und so ist es wichtig künftig in kleinen Gemeinden die Ehrenamtlichen aus den Vereinen mit den „Bürgerbus"-Ehrenamtlichen zu verknüpfen. Hierzu können Kümmererstellen in den Rathäusern der Gemeinden entscheidende Beiträge leisten. Aus diesem Grund ist die Empfehlung an die Politik, das ehrenamtliche Engagement von staatlicher Seite aus mit Personalausstattung zu honorieren.
Die Anschaffung der Fahrzeuge kostet Geld, dieses ist in wirtschaftlich guten Zeiten vorhanden, auf dem flachen Land sind aber oft nicht genügend Sponsoren/Firmen vorhanden, um die notwendigen Gelder für die Fahrzeuge aufzubringen. Die Gemeinden sind sehr häufig mit Pflichtaufgaben finanziell ausgelastet. Deshalb sollte dort wo kein funktionierender ÖPNV vorhanden ist ein Modell gefunden werden, um den Gemeinden ohne bürokratischen Aufwand Gelder zur Verfügung zu stellen, welche die Fahrdienste dann ermöglichen. Dies wäre eine Gleichbehandlung des flachen Land mit der Stadt, wo Umlagefinanziert und gesetzlich geregelt ein guter ÖPNV zur Verfügung steht. Eine weitere Handlungsempfehlung für die Politik ist es, keine weiteren unnötigen Gesetze und Regelungen für bürgerschaftliches Engagement zu erlassen, da diese die Bereitschaft des ehrenamtlich tätig zu werden, eher bremsen können.
Übergeordnet wird das Kompetenzzentrum für neue Mobilitätsformen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) auf Landesebene Ansprechpartner für ehrenamtsbasierte Mobilitätsangebote sein und mit dem Infoportal gemeinschaftsverkehre-bw.de Unterstützung geben. Die Aufgaben der regionalen Kümmererstelle werden zukünftig und über das Projektende hinaus vom regionalen Mobilitätszentrum des Regionalverbands Ostwürttemberg übernommen, wenngleich auch nicht mehr in dem Umfang wie innerhalb der Projektlaufzeit. Die Modellkommune Rainau wird versuchen die kommunale Kümmererstelle fortzuführen und weiterzuentwickeln. Auf kommunaler Ebene wird empfehlen, eine Kümmererstelle vor Ort einzurichten. In Komobil2035 konnte klar herausgearbeitet werden, dass hier kommunale Kümmerer/Koordinatoren für Ehrenamtler wie auch die Gemeinden eine große Hilfe sind. In den kleineren Kommunen (mit überwiegend ehrenamtlichen Bürgermeistern) wird in der Regel bedarfsbezogen und eher ad hoc auf entsprechende Wünsche aus der Bevölkerung eingegangen. Zuständig bzw. aktiv ist dann meist der Bürgermeister.
Generell sollten die Stellen des kommunalen Kümmerers an die jeweiligen Bedürfnisse der Kommune angepasst werden. Durch das Schaffen von Stellen, wie z. B. sogenannten Ehrenamtskoordinatoren könnten verschiedene Bereiche der Daseinsvorsorge unterstützt und das Ehrenamt hauptamtlich entlastet werden. Die ehrenamtlich organisierten Fahrdienste würden mit ihrem vielfältigen Unterstützungsbedarf darunterfallen. Dazu ist ein entsprechendes zusätzliches Stundenbudget notwendig, zumal wenn sich die Unterstützung nicht nur auf Mobilitätsfragen beschränken soll, sondern auch weitere Bereiche der Daseinsvorsorge angesprochen, betreut und vernetzt werden sollen. Dazu können entweder Mitarbeiter aus der Verwaltung entsprechend freigestellt werden oder zusätzliches Personal, bspw. auch auf 450-Euro-Basis, eingestellt werden. Eine solche „Kümmerer"-Tätigkeit ist keine Beschäftigung nur am Rande, sie erledigt sich nicht nebenbei, dafür braucht die Stelle eine Aufgabenbeschreibung und ein dafür nötiges Arbeitszeitkontingent. Um diese Stellen zu finanzieren, wäre es auch ei-

ne Möglichkeit, den hauptamtlichen Unterstützungsbedarf über eine BUFDI-Stelle (Bundesfreiwilligendienst) zu schaffen. Dafür muss sich die jeweilige Einsatzstelle anerkennen lassen und dem Gemeinwohl dienen. Ein pauschaler Bundeszuschuss pro Monat zu Entlastung der Einsatzstelle wäre damit gegeben. Beim BFD gibt es keine Altersgrenze nach oben hin, Teilzeitarbeit ist ebenfalls möglich. Vor diesem Hintergrund wäre die Schaffung einer bezahlten Stelle einer zuvor ehrenamtlich arbeitenden Kraft eines Fahrdienstes möglich.

8.4.2 Kümmerer (ehrenamtlich) / Ehrenamtliche Organisatoren/Koordinatoren

Der demografische und strukturelle Wandel im ländlichen Raum erschwert es vielen Menschen zunehmend, Einrichtungen der Grundversorgung, aber auch beispielsweise medizinische Einrichtungen gut und leicht zu erreichen. Dies zu gewährleisten ist für die Lebensqualität und Attraktivität einer Region aber essenziell. Das Auto ist in vielen Gegenden alternativlos. Das verdeutlicht auch die „Analyse der Bevölkerungsentwicklung und der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge von Spiekermann & Wegener (S&W)“, welche im Projekt KOMOBIL2035 im Hinblick auf die demographische Veränderung und der Versorgungslage in Ostwürttemberg durchgeführt wurde. Gemeinschaftsverkehre bzw. Mitnahmeverkehre versuchen die erforderliche Mobilität zu der Bevölkerung zu gewährleisten, um die Lücken des meist unzureichend vorhandenen ÖPNV zu mindern.

Über 400 Ehrenamtliche engagieren sich bereits in den Gemeinschaftsverkehren in den beiden Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis. Die Ehrenamtlichen in Gemeinschaftsverkehren sind in Ostwürttemberg, so wie auch anderswo, überwiegend Männer. Das ist die große Ausnahme im Engagementbereich der sozialen Unterstützung, in dem ansonsten vorwiegend Frauen aktiv sind.

Das Deutsche Rote Kreuz, unter dessen Dach etliche soziale Fahrdienste laufen, begründet die Tatsache damit, dass sich vor allem Männer dazu bewegen lassen, sich sozial im Bereich der Fahrdienste zu engagieren. Autofahren mache ihnen Spaß und der Zugang ist niedrigschwellig. Die Männer machen etwas, was sie gerne machen und sie können damit zugleich Menschen im Alter helfen. Wenn man sich stattdessen als Demenzbegleiter engagieren wolle, müsste man sich erst mal schulen lassen. Die Hemmschwelle sich als Mann bei einem Fahrdienst zu engagieren ist wesentlich geringer als sich beispielsweise als Demenzbegleiter zu engagieren. Selbstzweifel oder Überforderung gibt es hier weniger, denn im Umgang mit dem Auto fühlen sich Männer seltener unsicher.

Die Konzentration auf das höhere Lebensalter liegt daran, dass die Mobilitätsangebote so gut wie aus-schließlich zu den üblichen Arbeitszeiten angeboten werden. Über die entsprechenden zeitlichen Ressourcen verfügen Vollzeit berufstätige Männer erst, wenn sie in Rente gehen.

Spaß am Autofahren ist aber nur eines der Motive, das Ehrenamtliche im Mobilitätsbereich antreibt.

Wie überall im sozialen Engagement geht es Männern wie Frauen darum:

- Der Gemeinschaft etwas zurückgeben
- Notwendigkeit der Aufgabe
- Soziale Teilhabe
- Sinnvolle Aufgabe im Rentenalter

Das ehrenamtliche Engagement im Mobilitätsbereich ist ein dynamischer Prozess, in dessen Verlauf permanente Veränderungen stattfinden, d. h. das ehrenamtsbasierte Mobilitätsangebote wegfallen oder auch neue entstehen können. In Abhängigkeit von den lokalen Gegebenheiten kann die Anzahl der Anbieter variieren. Diese nicht konstante und dauerhafte Durchdringung der Angebote, kann unter anderem auf verschiedene Gründe zurückgeführt werden. Mögliche Gründe können sein:

- zu geringe oder eine zu hohe Nachfrage vor Ort
- gesundheitliche Einschränkungen der freiwilligen Mitmacher
- Verlust des Interesses/der Motivation
- zu stark eingespannt, z. B. mit weiteren ehrenamtlichen Positionen, zukünftig: ein zu spätes Renteneintrittsalter
- Unsicherheiten z. B. bzgl. Fahrzeugführung oder versicherungsrechtliche Unwissenheit

8.4.3 Empfehlungen zur Gewinnung / Qualifizierung / Bindung Ehrenamtlicher

Regelmäßige Schulungen für Ehrenamtliche können sowohl zur Motivation und Akquise von Ehrenamtlichen wie z. B. Fahrern, Organisatoren, ehrenamtlichen Kümmerern, aber auch zur besseren Bindung an die jeweilige Institution bzw. die ehrenamtsbasierten Gemeinschaftsverkehre führen und Sicherheit geben.

Mögliche Maßnahmen im Bereich der ehrenamtlich organisierten Fahrdienste können sein:

- Für Fahrer: Fahrsicherheitstraining, Erste-Hilfe-Kurs, Sehtest/Gesundheitscheck, Auffrischung der Fahrschule (nach Möglichkeit bezuschusst oder kostenfrei von Gemeinde)
- Schulungen/Vorstellung von Infomodulen zu Versicherung, Recht, Organisation, Fahrtenplanung, S.RufMobil (seitens der NVBW/ Kompetenzzentrum-Regionalverband Ostwürttemberg)
- Jährliche Fahrdiensttreffen (Kompetenzzentrum-Regionalverband Ostwürttemberg)
- Information von Verwaltungen und politischen Vertretern, bspw. bei Bürgermeister-Sprengel-Sitzungen, in Kreistag und Regionalparlament (inkl. Ausschüssen) oder bei Gesprächen mit der Landespolitik

Vielmehr geht es aber auch um eine Wertschätzung der ehrenamtlichen Tätigkeit, die nicht zwangsläufig nur monetär sein muss. Regelmäßige Treffen, die einen Austausch und ein „Zuhören“ ermöglichen, aber auch die Öffentlichkeitsarbeit und das Zugänglichmachen von Informationen kann einen wichtigen Beitrag zur besseren Gewinnung und Bindung der Ehrenamtlicher, die sich für die Unterstützung der Gemeinschaftsverkehre einsetzen, leisten.

8.4.3.1 Empfehlungen für die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten

Vor diesem zuvor beschriebenen Hintergrund ist das Handeln der Politik gefragt, die Daseinsvorsorge für ländliche Regionen wie Ostwürttemberg sicherzustellen und die Bewohner gegenüber urbanen Gebieten nicht zu bevorzugen. Die gegenseitige Unterstützung in kleinen zivilgesellschaftlichen Netzwerken und deren Einsatzbereitschaft sich für die Mobilität der Bevölkerung einzusetzen ist unentbehrlich, muss aber zwingend erhalten und auch finanziell unterstützt werden.

Das im vorherigen Text gezeichnete Bild soll als Basis dienen, für die Beantwortung der Frage, wer zukünftig welche finanziellen Lasten zu tragen hat und ob bestehende Finanzierungsgrundsätze neu zu denken sind.

Die recherchierten und für zukünftige Mobilitätsanbieter infrage kommenden finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten sind entweder mit dem räumlichen Schwerpunkt Baden-Württemberg gesetzt oder sind Förderungen über die übrigen Bundesländer hinaus sowie Förderangebote auf Bundesebene.

Dabei wurde nach Themenbereichen unterschieden:

- Bürgerbus-Förderung und Förderung für weitere Mobilitätsangebote (z. B. im Bereich E-Mobilität)
- Förderung für Ehrenamt und diverse Angebote der Daseinsvorsorge
- Stiftungen, die den Themenkomplex „Mobilität und Ehrenamt“ mit abdecken
- Ergänzend wurden themenrelevante Fördermitteldatenbanken aufgenommen
- Crowdfunding

Während der Projektlaufzeit kam für Baden-Württemberg noch die Einführung der Verwaltungskostenpauschale für Gemeinschaftsverkehre hinzu.
Eine Übersicht über alle im Projekt KOMOBIL2035 recherchierten Finanzierungsmöglichkeiten sind hier zu finden:
https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/C2_FS_Finanzierungsmoeglichkeiten_v1_200116.pdf
Als weitere Finanzierungsmöglichkeit für die Beschaffung von Fahrzeugen, welche derzeit in der Region Ostwürttemberg zum Einsatz kommt, ist die Unterstützung durch Geldspenden von ortsansässigen Firmen oder die Überlassung von z. B. am Tag nicht benötigter Firmenwagen zur Nutzung durch die ehrenamtlichen Fahrdienste.
Zukünftig werden jedoch leicht auffindbare, verständliche, unbürokratisch organisierte und langfristig laufende Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung benötigt, um die Bestrebungen der ehrenamtsbasierten Gemeinschaftsverkehre zu unterstützen. Daraus ergeben sich die beiden wichtigsten Anforderungen an zukünftige Ausschreibungen, ob nun auf Landes- oder Bundesebene.

Die Empfehlung ist es „Mobilität“ als eigenes Förderziel herauszuarbeiten, bis hin zu denkbaren Pauschalbudgets, die einen spezifischen lokalen Mobilitätsmix unterstützen. Als sinnvoll werden klar definierte Fördermöglichkeiten mit einfachen Verfahren und kurzen Bearbeitungszeiten erachtet, die (mindestens) über mehrere Jahre laufen somit größtmögliche Planungssicherheit für die ehrenamtlich organisierten Fahrdienste geben. Dabei sollten die Fördermöglichkeiten zentral und nicht wie bisher, bei jedem einzelnen Ministerium abrufbar sein.

Empfohlen wird es eine zentrale Anlaufstelle einzurichten, welche beim Stellen von Fördermittelanträgen den entsprechenden Institutionen, Fahrdiensten, Initiativen oder Gemeinden Unterstützung geben kann.

Übergeordnet wird eine Anerkennung der ehrenamtlichen Fahrdienste als begleitende Mobilitätsangebote zum ÖPNV empfohlen, um eine Abgrenzung zum Taxigewerbe zu schaffen und

um transparente/wirtschaftliche Fahrpreise erheben zu können. Taxisfahrten, falls diese überhaupt vor Ort angeboten werden, sind meist zu teuer, um z. B. diese als Option für eine Einkaufsfahrt von einer mobilitätseingeschränkten Seniorin zu nutzen. Daher ist in diesem Zusammenhang auch nicht von einer Kannibalisierung von Taxigewerbe und ehrenamtlicher Fahrdienste gesprochen werden, da die mobilitätseingeschränkten Personen über die Fahrt hinaus auch in die Arztpraxis oder zum Einkaufen begleitet werden.

8.4.3.2 Empfehlungen und Schlussfolgerungen auf Basis der durchgeführten Fokusgruppendiskussionen

Im Rahmen der Begleitforschung wurden innerhalb der Projektlaufzeit zwei Fokusgruppendiskussionen durchgeführt. Die erste Fokusgruppe (Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter sowie Ehrenamtliche, die im Kontakt mit ehrenamtlich getragenen Fahrdiensten stehen) beschäftigte sich damit, welche Informationen auf dem Infoportal www.gemeinschaftsverkehr-bw.de auf Landesebene bereitgestellt werden sollen, wie dieses bereits von den Befragten genutzt wird und was zukünftig verbessert werden kann. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der direkte persönliche Kontakt für die Kümmerer, neben der Nutzung des Online-Informationsportals, weiterhin einen hohen Stellenwert einnimmt. Gleichzeitig sind die im Infoportal bereitgestellten Informationen nun zentral online abrufbar und werden als konkrete Hilfestellung wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die verschiedenen Themengebiete insbesondere zu Neuerungen bzgl. Fördermöglichkeiten, Datenschutz, Recht uvm. stets aktuell zu halten. Von größtem Interesse sind Informationen und hauptsächlich Erfahrungen von angrenzenden Kommunen. Damit einhergehend sollte das Infoportal auf regionaler und lokaler Ebene bekannter gemacht werden. Das könnte beispielsweise auf Landesebene, auf Veranstaltungen der NVBW, aber auch ausgehend vom Regionalen Kompetenzzentrum für Mobilität beim Regionalverband Ostwürttemberg, in Form des jährlich stattfindenden Fahrdiensttreffens erfolgen. Im Rahmen eines digitalen Marketings sollten neben dem Informationsportal der NVBW auch andere bestehende Kommunikationskanäle genutzt werden, wie z. B. Newsletter zur Vorstellung der einzelnen Themengebiete, die Bekanntgabe des Links zur Einbettung auf den Websites der Gemeinden, Pressemeldungen und in Print, in Form eines Flyers, um das Infoportal zu bewerben. Zudem wird vorgeschlagen, einen übergeordneten Namen für das Portal bzw. die Website zu finden, welche Bürgerbusse und ehrenamtsbasierte Gemeinschaftsverkehre gleichermaßen einschließt.

Die zweite Fokusgruppe, mit der Zielgruppe Jugendliche, beschäftigte sich mit ihrem Mobilitätsbedarf, den Anforderungen an die Gemeinschaftsverkehre und den Zukunftserwartungen.

Gerade die junge Bevölkerung sollte vielmehr als treibender Motor des ländlichen Raums gesehen, viel stärker in den Mobilitätsfragen mitberücksichtigt und als Hoffnungsträger, im Hinblick auf die immer älter werdende Bevölkerung in den ländlichen Gebieten Ostwürttembergs, angesehen werden. Vor allem die unzureichende ÖPNV-Abdeckung an den Wochenenden wurde von der Zielgruppe bemängelt, genauso wie die schlechte Taktung des ÖPNV und die Anbindung an die umliegenden Städte und Gemeinden. Um die teilweise schlechten Verbindungen des ÖPNV auf dem Land zu kompensieren, sollte die junge Bevölkerung viel stärker in die Vielzahl der bereits existierenden ehrenamtsbasierten Gemeinschaftsverkehre einbezogen werden, z.B. durch die gezielte Ansprache als ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, da sie

durchaus bereit sind, sich hierfür zu engagieren. Auch die Ausweitung der bereits bestehenden finanziellen Ermäßigungen für Taxis (z.B. Fifty-Fifty-Taxi im Ostalbkreis) auf die Gemeinschaftsverkehre wäre denkbar, um die Mobilitätsbedürfnisse der Jugendlichen wirksamerzu bedienen.

8.4.4 Fazit

Von einer Schließung der Angebotslücken im Nahverkehr, allein durch ehrenamtliche Fahrdienste ist nicht auszugehen. Diese Lücken können lediglich durch die Gemeinschafts- und Mitnahmeverkehre kompensiert werden. Daher ist der kontinuierliche Auf- und Ausbau des Kümmerer-Netzwerks, vereinfachte Fördermöglichkeiten, aber auch die Wertschätzung, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf ehrenamtlichen Leistungen der Mobilitätsanbieter notwendig und sollte bestmöglich und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels vorausschauend geplant werden, wenngleich der Fokus der Unterstützung nicht nur allein auf der älteren Bevölkerung liegen sollte. Daseinsvorsorge betrifft alle Bevölkerungsgruppen.

9 Verstetigung (inkl. Plattform)

Verantwortlicher Koordinator: NVBW

9.1 Aufbau Informationsportal

9.1.1 Konzept und Inhalte

Für die Verstetigung und Verbreitung hat die Internetpräsenz eine doppelte Funktion: Sie vermittelt sowohl Erst- / Überblickfunktionen zum Projekt (vgl. Abb. 6.1-1 und https://www.buergerbus-bw.de/projekte/komobil2035/ und Abb. 6.1-2 https://www.buergerbus-bw.de/faq/) als auch der Aufbau eines Netzwerkes (vgl. hierzu Abb. 6.1-4 Bürgerbuslandkarte und https://www.buergerbus-bw.de/aktive-verkehre/). Sie bildet damit die „Referenz“, auf die auch die anderen Arbeitspakete und deren Maßnahmen Bezug nehmen.



Abbildung 47 Projektwebseite Komobil2035

Das Kernstück dieser Arbeit bildet der Bereich „Fragen und Antworten“ (vgl. Abb. 6.1-2 https://www.buergerbus-bw.de/faq/). Dort findet der Leser gut aufbereitete und leicht auffindbare Informationen. Sie geben Auskunft zu den Fragen, die häufig gestellt werden, wenn ein Mobilitätsdienst geplant wird. Die Seite teilt sich in die sechs thematischen Unterbereiche Basiswissen, Ehrenamt, Finanzierung, Planung & Orga, Versicherung sowie Recht – auf, die anhand der Projekt- und Praxiserfahrungen gebildet wurden:

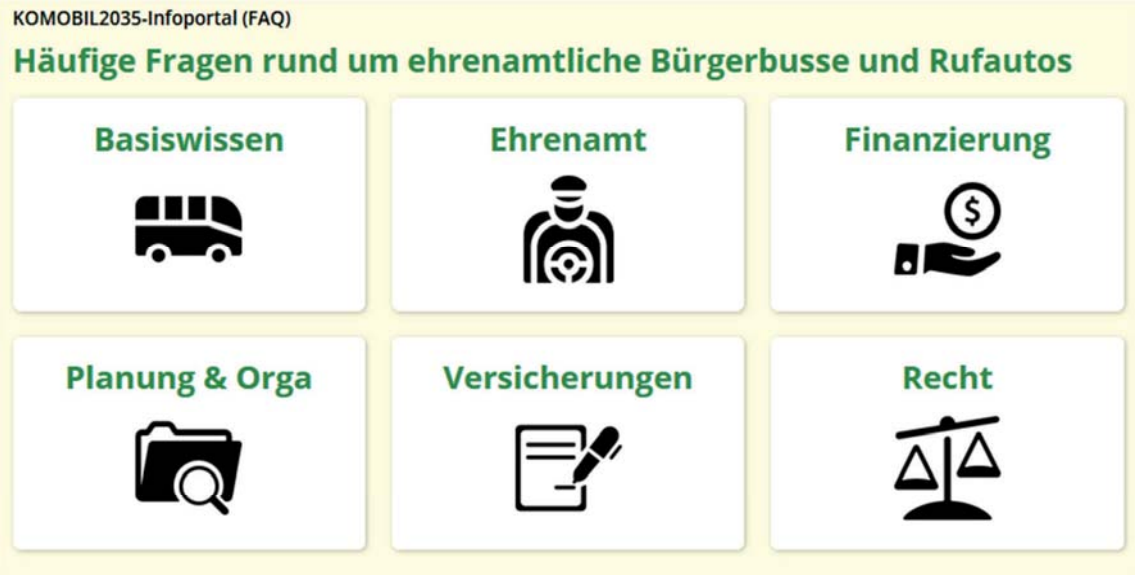


Abbildung 48 Fragen und Antworten

Je Rubrik wurden bis zum Projektende 3-6 Fragen mit Antworten aufbereitet und online gestellt:

Basiswissen

(vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/basiswissen-zu-buergerbussen-und-fahrdiensten/):

- Welche ehrenamtlichen Mobilitätsangebote gibt es?
- Ich möchte mich über den Bürgerbus informieren. Wo finde ich weitere Informationen?
- Wie hoch dürfen die Fahrpreise sein und welcher Preis ist sinnvoll?
- Darf ich über die Gemeindegrenze hinausfahren?
- Wer kann unsere bürgerschaftliche Initiative oder unseren Verein kostengünstig beraten?

Ehrenamt (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/ehrenamtliche-fahrerinnen-gewinnen/)

- Wie viele Fahrer*innen brauche ich für einen Fahrdienst?
- Welche Anforderungen werden an die Ehrenamtlichen gestellt? Ist eine Qualifizierung der Ehrenamtlichen notwendig?
- Brauchen Fahrer*innen einen Personenbeförderungsschein? Und wie bekommen sie diesen?
- Welche Anforderungen werden an die regionalen und kommunalen Kümmerinnen und Kümmerer gestellt?
- Kann ich den Ehrenamtlichen eine Aufwandsentschädigung zahlen?
- Kann ich mit den Ehrenamtlichen vereinbaren, dass die Aufwandsentschädigung an den Verein gespendet wird (eine sogenannte Rückspende)?

Finanzierung

(vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/finanzierung-und-foerdermoeglichkeiten/)

- Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es?
- Kann man für die Finanzierung eines Gemeinschaftsverkehrs auch Crowdfunding einsetzen?
- Was ist beim Sponsoring von Gemeinschaftsverkehren durch Unternehmen zu beachten?

Planung und Organisation

(vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/planung-und-organisation/)

- Wie kann ich die Fahrten und die Einsätze der Fahrer am besten planen?
- Wie können Telefonanbieter helfen, Ehrenamtliche zu entlasten?
- Kann unser Bürgerbus oder Bürgerfahrdienst auch in die elektronische Fahrplanauskunft aufgenommen werden?
- Darf ich über Gemeindegrenzen hinausfahren?

Versicherung

(vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/versicherungen/)

- Welche Versicherungen werden für Passagiere, Fahrzeug und Fahrer*innen gebraucht? Und was decken sie ab?
- Wie werden die Ehrenamtlichen unfallversichert?
- Wie sind die Ehrenamtlichen haftpflichtversichert?
- Wie sind die Fahrgäste versichert?
- Wie sieht die Absicherung aus, wenn die Ehrenamtlichen ihren privaten Pkw für den Fahrdienst nutzen?

Rechtliche Grundlagen (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/rechtliche-grundlagen/)

- Unter welchen Voraussetzungen dürfen personenbezogene Daten verarbeitet werden?
- Möglichkeiten zu besonderen Rechten für Fahrdienste im Verkehr (Park-/ Zufahrtsregelungen)
- Brauchen die Fahrer*innen einen Personenbeförderungsschein? Und wie bekommen sie diesen?

Weitere Themen sind in Vorbereitung. Die Zahl der möglichen Fragen ist technisch nicht begrenzt, auch weitere Rubriken und eine andere Untergliederung sind grundsätzlich möglich. Damit ist eine flexibel einsetzbare Basis geschaffen, um auch künftig kurzfristig auf neue Themen reagieren und Materialien zur Verfügung stellen zu können.

Die Fragen und Antworten in dieser Rubrik sind bewusst kurzgehalten. Zur Vertiefung können nach Bedarf weitere Inhalte in ausführlicheren Dokumenten (sog. „Factsheets“) näher erläutert werden. Diese sind über Weiterleitungen (Links) aus einer oder mehreren Antworttexten erreichbar. Bisher wurden folgende Vertiefungsdokumente erstellt:

- Anforderungen an ehrenamtliche und kommunale Kümmerer https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/B3b_FS_Anforderungen_Kuemmerer_v1_20016.pdf
- Weitere Finanzierungsmöglichkeiten https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/C2_FS_Finanzierungsmoeglichkeiten_v1_200116.pdf
- Crowdfunding als Finanzierungsinstrument https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/C1a_FS_Crowdfunding_v1_200116.pdf
- Wie kann ich die Fahrten und die Einsätze der Fahrer am besten planen? https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/D1_FS_Planung_und_Fahrereinsaetze_v1_200120.pdf
- Wie können Telefondienste helfen, Ehrenamtliche zu entlasten? https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/D2_FS_Telefondienste_v1_200121.pdf
- Versicherungsleitfaden https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/E1-4_Versicherungsleitfaden_v1_200212.pdf
- Datenschutz, -erfasung und –speicherung https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/F1_FS_DSGVO_v1_200116.pdf
- Möglichkeiten zu besonderen Rechten im Verkehr https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/F3_FS_besondere_Rechte_fuer__FD_v1_200116.pdf

Das Portal wurde anhand der Erkenntnisse aus Ostwürttemberg erarbeitet, aber von Anfang an auf eine landesweite Reichweite ausgelegt. Zu diesem Zweck wurde es bei der NVBW angesiedelt und an die schon bestehende Internetpräsenz www.buergerbus-bw.de angegliedert. Weitere Domains wie www.buergerauto-bw.de oder www.buergermobil-bw.de wurden als Domains gesichert (vgl. Abb. 6.1-3) und leiten auf die bürgerbus-Webseite weiter.

	Domainname ↑	Art	Zugewiesenes Hosting
	buerger-fahrer.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergerauto-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergerfahrdienst-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergerfahrdienste-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergermobil-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergerverkehr-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	buergerverkehre-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	dorfmobil-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	gemeinschaftsverkehr-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)
	gemeinschaftsverkehre-bw.de	inklusiv	Hosting127282 - Webhosting Spezial 100 (a2f5d)

Abbildung 49 Gemeinschaftsverkehr-Domains

Damit ist die kontinuierliche Pflege und Sicherung der Qualität sowie der Aktualität der Inhalte auf lange Sicht gewährleistet. Zudem bietet die Anbindung an die bisherige Landesplattform für Gemeinschaftsverkehre den Vorteil, dass die Historie bei unterschiedlichen Suchmaschinen bestehen bleibt und nicht erst über langwierige Prozesse aufgebaut werden muss. Die generische Suche ermöglicht es daher, über Landesgrenzen hinweg gefunden zu werden. Im Rahmen dessen wurde eine Suchfunktion auf der Webseite implementiert, die zum einen den Nutzer das Suchen und Finden von Informationen auf der Internetseite erleichtern soll. Zum anderen werden Keywords bzw. Suchbegriffe hinterlegt, die potenziell Interessierte nutzen, um an entsprechende Informationen zu gelangen. Dadurch wird die Sichtbarkeit der Webseite außerhalb Baden-Württembergs erhöht, um eine möglichst große Zielgruppe zu erreichen.

Über die im Projekt an verschiedenen Stellen vorgesehene Einbindung der Akteure aus anderen Ressorts und der Engagementförderung auf Landesebene werden weitere Kreise erreicht. Auch in der zum Jahresanfang 2020 erschienenen 3. Auflage des „Bürgerbusleitfadens“ für Baden-Württemberg (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf) wird auf die zusätzlichen Inhalte auf der Homepage hingewiesen.

Die neuen Inhalte wurden neben der Projektabschlussveranstaltung auch mit einer eigenen Meldung auf der Homepage bekanntgemacht (https://www.buergerbus-bw.de/aktuelles/detail/wissen-fuer-buergerbus-interessierte/), die am 17.01.20 erschienen ist.

9.1.2 Technische Umsetzung

Bei der Drittbeauftragung zur Erweiterung der Webseite www.buergerbus-bw.de fand keine Ausschreibung im Rahmen des Projektes KOMOBIL2035 statt, da hierfür seit dem 01.10.2017 ein Rahmenvertrag mit der Fairkehr GmbH aus Bonn besteht. Die ausgeschriebene Leistung umfassten damals die Betreuung des Informationsportals zur Bürgerbusförderung Baden-Württemberg: laufende redaktionelle und technische Betreuung sowie das Hosting und die

Weiterentwicklung der Website. Eine getrennte Vergabe unterschiedlicher Aufgabenteile erfolgte nicht, da eine Aufteilung der Leistungsbestandteile wirtschaftlich und redaktionell nicht geboten war.

Eine erste Version des Portals mit Projektinformationen war bereits im Mai 2018 verfügbar und wurde schrittweise erweitert (http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/komobil2035/komobil2035/). Diese diente als Anlaufplattform und beinhaltet nach wie vor eine eigenständige Domain (www.komobil.de). Als Zielgruppen wurden Fahrgäste und engagementbasierte Gemeinschaftsverkehre identifiziert. Mit der Abschlussveranstaltung am 17.01.2020 wurde das neue Portal www.gemeinschaftsverkehre-bw.de freigeschaltet. Folgende Arbeitsschritte fielen an:

- Konzeptentwicklung (Erscheinungsbild, Struktur, Interaktionsmöglichkeiten etc.)
- Identifizierung der wichtigsten Fragestellungen
- Einteilung der Aufgaben (federführende Beantwortung)
- Abstimmung mit den restlichen Projektpartnern (Korrekturschleifen)
- Aufbereitung der Inhalte für die Webseite (Länge Texte, setzen von Verlinkungen, Layout, etc.)
- Programmierung (Unterauftrag: Fairkehr)
- Abstimmungsprozesse und Korrekturschleifen mit dem Dienstleister (Sachkosten bei Dritten: Fairkehr)
- Betrieb (technischer Betrieb, Pflege von Inhalten, Dialog mit Fairkehr)

Des Weiteren wurde ein Netzwerk aus Gemeinschaftsverkehren sowie Informationen zu Beratungsleistungen aufgebaut, in dem persönliche Ansprechpartner den Ratsuchenden mit Beratung, Begleitung und Vermittlung weiterer Gesprächspartner helfen. Hierfür gibt es zum einen eine konkrete Antwortkategorie in den FAQ (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/faq/basiswissen-zu-buergerbussen-und-fahrdiensten/#accordion-23) und zum anderen die Landkarte, welche einen Überblick über die Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg bietet (vgl. Abb. 6.1-4 und https://www.buergerbus-bw.de/aktive-verkehre/).



Abbildung 50 Aktive Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg

Folgende Vorarbeiten fielen an:

- Entwurf eines Fragebogens in Abstimmung mit dem Regionalverband Ostwürttemberg und dem Datenschutzbeauftragten der NVBW
- Erstellung einer Liste mit Adressdaten aller Gemeinschaftsverkehre im Land Baden-Württemberg
- Versand der Unterlagen
- Bearbeitung und Aufbereitung der Rückläufer
- Nachfassen bei unbeantworteten Schreiben
- Aufbereitung der Daten für den Dienstleister zwo3media (vgl. zum Thema Dienstleister zwo3media Arbeitspaket Landkreis Heidenheim)

Da das Budget für die Entwicklung eines Informationsportals zwischen der NVBW und dem Landkreis Heidenheim aufgeteilt wurde, wurde die Kosten vom Landkreis übernommen. Alle weiteren Schritte wie das Formulieren eines Anforderungsprofils (vgl. AP_6_1_ANHANG_Anforderungsprofil_Buergerbus_Landkarte_NVBW), die Suche nach geeigneten Dienstleistern (Übernahme durch Fairkehr), Beauftragung sowie Austausch und Korrekturschleifen mit dem Dienstleister wurden von der NVBW durchgeführt. Da die NVBW die technischen Erfordernisse kannte und direkter Ansprechpartner für den Dienstleister (Fairkehr) der Webseite ist, bot sich die eben beschriebene Herangehensweise aus organisatorischen und planerischen Gründen an.

9.2 Informationsmodule

Landkreis Heidenheim – Anja Tamm

Für die weitere Nutzung der Projektergebnisse und -erfahrungen ist deren Verbreitung und leichte Zugänglichkeit von zentraler Bedeutung. Dies dient daher zugleich der Verstetigung wie der Übertragbarkeit. Um beides zu erreichen, ist eine Kombination aus internetbasierten und Maßnahmen der direkten Kommunikation erforderlich, da davon ausgegangen werden muss, dass eine rein onlinebezogene Verbreitung nicht alle potenziell Interessierten erreicht und nicht spezifisch genug auf die einzelnen Belange eingeht. Für eine personenbasierte Vermittlung der Projektergebnisse werden verschiedene Module entwickelt, um auf unterschiedlichen Arten von Veranstaltungen präsent sein zu können.

9.2.1 Zielgruppe: Bürger/Gründungsinteressierte

Eine Zielgruppe sind Bürger oder Gründungsinteressierte, die sich ein Mobilitätsangebot für Ihre Gemeinde wünschen. Bei dieser Zielgruppe geht es nicht vorrangig darum, die Projektergebnisse zu präsentieren. Vielmehr muss, z. B. in einem Workshop herausgearbeitet werden, welche Mobilitätsbedürfnisse vorhanden sind, welches Angebot vor Ort passt und wie sich dieses umsetzen lässt. Wichtig ist die aktive Mitarbeit und Einbeziehung der Menschen vor Ort, um eine hohe Akzeptanz und Beteiligung zu erreichen. Dies ist entscheidend, um genügend ehrenamtlich Engagierte zu gewinnen.

Die Projektergebnisse fließen in den Workshop ein, werden aber nicht im Detail präsentiert. Denkbar wäre auch eine Art Broschüre mit häufig gestellten Fragen zu Versicherungs- und Finanzierungsfragen und eine Zusammenstellung der Ergebnisse zu bürgerschaftlichem Engagement. Eine kurze Vorstellung der verschiedenen Angebotsformen gibt einen ersten Überblick über die bestehenden Mobilitätsinitiativen und bietet Anknüpfungspunkte zur Kontaktaufnahme, z.B. mit Nachbargemeinden.

Nach Möglichkeit sollten am Workshop auch die Gemeinden/Verwaltungen teilnehmen. Dies erhöht auf beiden Seiten die Verbindlichkeit und kann auch zur schnelleren Klärung vieler Sachverhalte beitragen (→ Ergebnisse MORO Vereinskooperationen). Für einen Workshop werden neben einer kurzen Präsentation verschiedene Materialien benötigt, um Ideen und Ergebnisse festzuhalten und zu veranschaulichen. Um den konkreten Mobilitätsbedarf zu ermitteln, ist eine Karte der Gemeinde (und Umgebung) mit wichtigen Anlaufstellen der Daseinsvorsorge (Lebensmittelmarkt, Ärzte, Haltestellen usw.) hilfreich. Hier können bereits im Vorfeld wichtige Orte markiert werden, außerdem können die Bürger bei Bedarf weitere wichtige Punkte hinzufügen. So ergibt sich für alle Beteiligten ein guter Überblick über die Versorgungslage und Wegstrecken.

Eine Vorabrecherche der bestehenden Bus- und Zugverbindungen ist ebenfalls notwendig, um vor Ort noch einmal die bestehenden Möglichkeiten aufzuzeigen und Alternativ- und Ergänzungsangebote sinnvoll planen zu können, ohne dabei eine Konkurrenz zum ÖPNV zu schaffen. Nicht in jedem Fall muss ein ehrenamtlich getragenes Angebot entwickelt werden. Auch Lösungen in enger Zusammenarbeit mit ÖPNV-Betreibern und Taxigewerbe oder Mitfahrlösungen können zielführend sein. Vorbereitete Fragen und Stichworte erleichtern den Einstieg ins Thema und strukturieren den Workshop auch inhaltlich. Die Inputs der Teilnehmer werden auf Plakaten/Pinnwänden festgehalten.

Ziel des Workshops sollte es sein, den Bedarf zu ermitteln, erste Ideen zu sammeln und möglichst eine (moderierte) Projektgruppe zu bilden, die sich anschließend in regelmäßigen Abständen trifft, um das Mobilitätsangebot weiter zu entwickeln.
Um im Vorfeld genügend Teilnehmer für den Workshop zu gewinnen, ist ein Ansprechpartner vor Ort unentbehrlich. Nur eine Person, die sich vor Ort und im Netzwerk auskennt, weiß, wie und wo potenzielle Teilnehmer angesprochen werden müssen und welche Räumlichkeiten vor Ort geeignet sind. Zur Vorabinformation wäre ein auf diese Zielgruppe abgestimmter Flyer oder eine persönliche Einladung denkbar.
Materialien:

- kurze Präsentation
- Plakat mit Fragen/Stichworten
- Karte der Gemeinde und Umgebung mit wichtigen Anlaufstellen
- später: Leitfaden/Werkzeug zur Gründung versch. Mobilitätsangebote
- später: Ergebnisse Erreichbarkeitsstudie, ggf. Befragungsergebnisse
- später: Film
  Moderationskoffer

9.2.2 Zielgruppe: Verwaltungen/Gremien

Ehrenamtliches Engagement ist ein wichtiger Faktor des gesellschaftlichen Lebens und wird bereits in vielen Kommunen genutzt, um die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum zu sichern. Angesichts des demographischen Wandels und weiterer gesellschaftlicher Veränderungen, stellt sich die Frage, ob und wie ehrenamtliches Engagement auch zukünftig gestärkt und genutzt werden kann. Im Fokus steht die Unterstützung bestehender Strukturen durch Kooperation und Koordination in und mit den Kommunen.
In der Präsentation werden die Projektergebnisse zum Thema Ehrenamt aus Befragungen und Recherchen dargestellt und mögliche zukünftige Entwicklungen in der Region/Gemeinde (Stichworte: Erreichbarkeitsstudie, Bevölkerungsvorausberechnung, Ehrenamt in der Zukunft) angesprochen. Zudem können Mobilitätsangebote, deren Gründung von KOMOBIL begleitet wurden, vorgestellt werden.
Ein weiterer Schwerpunkt ist die Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt. Hier soll die Stelle des kommunalen Kümmerers am Beispiel der Modellgemeinde Rainau vorgestellt werden. Dazu kann zum einen die Stellenbeschreibung/Aufgabenbeschreibung aus Arbeitspaket 4.5 genutzt werden, zum anderen können die (bisherigen) Ergebnisse/Aktivitäten vor Ort dargestellt werden.
Weiterhin sollen bei Bedarf auch Gespräche mit dem Bus- und Taxigewerbe stattfinden. Gibt es Bedenken, insbesondere bei den Taxibetreibern, dass Kunden verloren gehen? Welche Fahrten „lohnen“ sich nicht? Könnte evtl. ein Ruftaxi/Rufbus eingerichtet werden, statt einen Fahrdienst zu gründen? Welche Kosten kommen bei einem flexiblen ÖPNV-Bedienangebot auf die Kommune zu?
Materialien:

- Flyer für Zielgruppe
- Präsentation
- später: Film
- Informationen zu versch. Angeboten und häufigen Fragen

- später: Leitfaden/Werkzeugkasten zur Gründung versch. Mobilitätsangebote
- Best-practice Beispiele, Steckbriefe

Erste Erfahrungen zeigen, dass sich die Fragen in drei Blöcke aufteilen lassen. Unabhängig von der Frage, welches Mobilitätsangebot gegründet werden soll, gibt es Fragen zur Finanzierung, Organisation/Disposition, rechtliche und Versicherungsfragen.

Organisation/Disposition

- Fahrereinteilung
  - Dienstplan
  - Krankheitsfall
  - Übergabe des Fahrzeugs
- Fahrtwünsche entgegennehmen
  - Wer?
  - Zu welchen Zeiten?
  - Vorlaufzeit?
  - Weitergabe an die Fahrer?
- Betreuung der ehrenamtlichen Fahrer
  - Regelmäßige Treffen
  - Schulung/Fortbildung
  - Ansprechpartner/Kümmerer
- Fahrzeug
  - Wartung/Reparaturen
  - Reinigung
  - Unfälle/Schäden

Versicherungsfragen/Rechtliches

- Welcher Fahrpreis darf max. erhoben werden?
- Darf die Gemeinde als Träger Spenden entgegennehmen?
- Wie sind die Insassen/Fahrgäste versichert?
- Wie muss das Fahrzeug versichert werden?
- Wie sind die Ehrenamtlichen versichert?
  - Unfallversicherung
  - Haftpflichtversicherung
  - Eigenes Fahrzeug?
  - Rechtsschutzversicherung
- Abgrenzung zum ÖPNV und Taxigewerbe

Finanzierung

- Fahrzeugbeschaffung
  - Kauf
  - Leasing
  - Carsharing
  - Zuschüsse/Fördermittel
  - Fahrpreise und Spenden als Einnahmen

  - Aufwandsentschädigung für Ehrenamtliche
- Laufende Kosten für das Fahrzeug
- Weitere Einnahmequellen
  - Werbeflächen auf dem Fahrzeug
  - Fahrzeug anderen Nutzern zur Verfügung stellen

Gerade bei kleinen Vereinen und Initiativen ohne Dachverband oder der Gemeinde als Träger/Auftraggeber ist der Beratungsbedarf besonders hoch. Insbesondere was das Thema Versicherungen angeht, ist die Verunsicherung recht groß und nur schwer durchschaubar, wann welche Versicherungen für welche Personen in Frage kommen.

Eine Grauzone ist auch die Erhebung von Fahrpreisen und die Konkurrenzsituation zum Taxi- und Busgewerbe. Hier fehlen noch klare Regelungen und Abgrenzungsmöglichkeiten. Die bisher entstandenen Fahrdienste haben sich zum Teil auch aufgrund dieser Unsicherheit dazu entschieden, (vorerst) den Benutzerkreis einzuschränken. Die Kümmererstelle konnte deshalb auf Veranstaltungen auch noch keine verbindliche Auskunft hierzu geben. Basierend auf den Erfahrungen und der Praxis anderer Fahrdienste wurde dazu geraten sich beim Fahrtentgelt an der Empfehlung des Ministeriums zu orientieren und keine spontanen Fahrten (noch am gleichen Tag) anzubieten.

9.2.3 Erprobung Informationsmodule

Die Informationsmodule wurden im letzten Projektjahr mehrfach getestet. Das für Gremien entworfene Modul bzw. die Präsentation wurde im Kreistag Heidenheim und im Gemeinderat von Rainau (ausstehend) vorgestellt. Weitere Präsentationen für Interessierte fanden im Rahmen einer Fokusgruppe und bei Veranstaltungen vor Ort (Hermaringen, Giengen, Rainau) statt. Die Informationsmodule wurden im Laufe des Projektes entwickelt bzw. ständig weiterentwickelt. Hierbei verschob sich der Fokus von der Vorstellung des Projektes zu Inhalten, die im Laufe der Zeit erarbeitet wurden (bspw. Erreichbarkeitsanalysen, Befragungen usw.) Aus den ersten Veranstaltungen entstand ein erster kleiner Fragenkatalog (FAQ), der Schritt für Schritt beantwortet und erweitert wurde und ein wichtiger Baustein für die Inhalte der geplanten Informationsplattform wurde. Des Weiteren ergaben sich aus den Veranstaltungen wichtige rechtliche Fragestellungen, die zur Klärung an die Projektpartner weitergegeben werden konnten.
Zum Teil wurden Komobil-Veranstaltungen durch die Kommunen wenig bis gar nicht oder sehr kurzfristig beworben, da in den Ämtern zeitliche Ressourcen bzw. geeignete Ansprechpartner fehlten. Eine Veranstaltung fand bspw. in Konkurrenz zu einer (vor Ort bereits bekannten) Radverkehrsveranstaltung statt. Zudem wurde die Veranstaltung (trotz Textvorlage) auch einmal mit falschen inhaltlichen Informationen beworben.
Mit den Kommunen wurde vereinbart, dass diese die Einladungen zu den Veranstaltungen versenden. Dadurch erhofften wir uns eine größere Resonanz. Trotzdem waren kaum Interessierte zu gewinnen. Weitere vor Ort-Veranstaltungen wurden dann bei Interesse als Präsentationen vor dem Gemeinderat (regulärer Sitzungstermin und Punkt auf der Tagesordnung) geplant. Zur öffentlichen Sitzung bzw. zum Tagesordnungspunkt „Komobil“ kann dann das entsprechende Netzwerk zusätzlich (schriftlich) eingeladen werden.

stärker begleitet werden müssen und die Veranstaltung bestenfalls an andere Termine (wie bspw. Gemeinderat) angedockt werden sollte. Inhaltlich und zeitlich muss die Präsentation entsprechend angepasst werden.
Bei anderen Veranstaltungsformaten wurden die Themen meist vorab schon stark eingegrenzt. So war sich die Kommune bspw. schon sicher, welches Mobilitätsangebot gegründet werden soll, Unsicherheit herrschte aber bei der Finanzierung/Bereitstellung eines Fahrzeuges und bei Versicherungsfragen. Der Schwerpunkt wurde dann natürlich entsprechend gesetzt.
Im Laufe vieler Präsentationen, die nicht nur im letzten Projektjahr stattfanden, hat sich gezeigt, dass auch einzelne Module nicht differenziert genug sind. Vielmehr müssen aus den Modulen einzelne, jeweils passende Inhalte herausgegriffen werden. Je nach Anlass der Anfrage und der Anforderungen/Gespräche im Vorfeld. Hierbei haben sich die Module als sehr hilfreich erwiesen, auch wenn es Materialien gibt, die immer neu erstellt oder recherchiert werden müssen (z.B. Karten, ÖPNV-Verbindungen), lagen bereits viele Bausteine vor, die nur neu zusammengefügt werden mussten.
Zukünftig werden einige Bausteine auf dem Informationsportal genutzt bzw. den Fahrdiensten und Kommunen für Ihre Arbeit zur Verfügung gestellt (Film). Weiterhin können die Module bzw. einzelne Bausteine (Folien, Poster) auch zur Beratung oder für Workshops genutzt werden, um Akteure bei der Gründung neuer Mobilitätsangebote zu unterstützen bzw. über engagementbasierte Mobilität zu informiere

9.3 Partizipativer Strategieworkshop zur Verstetigung

nexus

Im AP 6 hat nexus am 23.7.2019 einen Strategieworkshop mit lokalen Akteuren unter dem Titel „Kümmerer als Mittler zwischen Haupt- und Ehrenamt zur Sicherung der Daseinsvorsorge“ in Rainau durchgeführt. Ziel war es, den Mehrwert der regionalen Kümmererstelle gemeinsam herauszuarbeiten und nach Ansätzen und Möglichkeiten für eine Verstetigung zu suchen. Am Strategieworkshop haben 12 externe Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie 6 Projektmitarbeiterinnen und Projektmitarbeiter teilgenommen. Nach einem Input des nexus Instituts zu den Erwartungen an „Kümmerer“, die in der Engagementliteratur formuliert werden (z.B. im 2. Engagementbericht), haben die Teilnehmenden gemeinsam ein Mindmap zur Frage des Nutzens der Kümmerer und der Verstetigung entwickelt. Mit dieser offenen, visualisierenden Form der Diskussion wurde methodologisch die Herausforderung angegangen, dass die Teilnehmenden auf sehr unterschiedlichen Wissensständen argumentierten, weil sie auch mit unterschiedlicher Intensität Kontakt zum Projekt hatten, bzw. eigene ehrenamtliche Mobilitätsdienstleistungen anstreben oder betreiben.
Der Strategieworkshop wurde auch genutzt, um den lokalen Verantwortungsträgern den Kontakt zum Landesnetzwerk Engagement zu ermöglichen, das mit der Beraterin des Gemeindenetzwerks vor Ort war. Die Beratung durch das Gemeindenetzwerk könnte in einer Verstetigungsphase der lokalen und regionalen Kümmerer Beratungsfunktionen übernehmen, die während der Projektlaufzeit von der Kümmererstelle beim Regionalverband übernommen wurden/werden.
Wo Kümmerer arbeiten, gelingt die Gründung von Fahrdiensten, Freiwillige können gewonnen werden, das Angebot wird gut angenommen, das Projekt hat Erfolg und wächst. Hinsichtlich

dieser grundsätzlich positiven Einschätzung der Kümmerer-Aufgaben waren sich die Teilnehmenden einig.

Praktische Probleme ergeben sich aber in der Einführung dieser Aufgaben. Zum Teil gab es in der Anfangsphase ehrenamtliche Kümmererinnen (in Schwäbisch Gmünd z.T. Studierende). Diese litten sehr unter der zeitlichen Entgrenzung der Aufgaben: Sie erhielten Anrufe zu allen Zeiten und fungierten als Kummerkasten für Ehrenamtliche und Fahrgäste. Die Koordinierungsaufgabe nimmt mit der Zahl der Fahrten zu, und zwar nicht linear, sondern sprunghaft. Der Grund liegt vor allem darin: Viele Fahrten gehen zum Arzt, dort sind die Wartezeiten zum Teil unkalkulierbar, so dass zur reinen Einteilung von „Schichten“ auch das Einpassen von Wartezeiten hinzukommt. In Schwäbisch Gmünd werden deswegen nur die Hinfahrten zum Arzt angeboten.

Zum Teil werden Kümmerer-Funktionen nebenbei von Verwaltungsmitarbeiterinnen übernommen. Auch das ist nur so lange eine gute Lösung, wie der Fahrdienst noch keinen großen Erfolg hat. Mit dem Anwachsen der Nachfrage und der Freiwilligen reichen die Zeitreserven, die innerhalb der eigentlichen Aufgaben entstehen, nicht mehr aus. Auch hier kommt es zu Überforderung

Der Erfolg führt zur Überforderung, wenn keine Hauptamtlichen mit einem gewissen Stundenumfang die Aufgabe übernehmen.

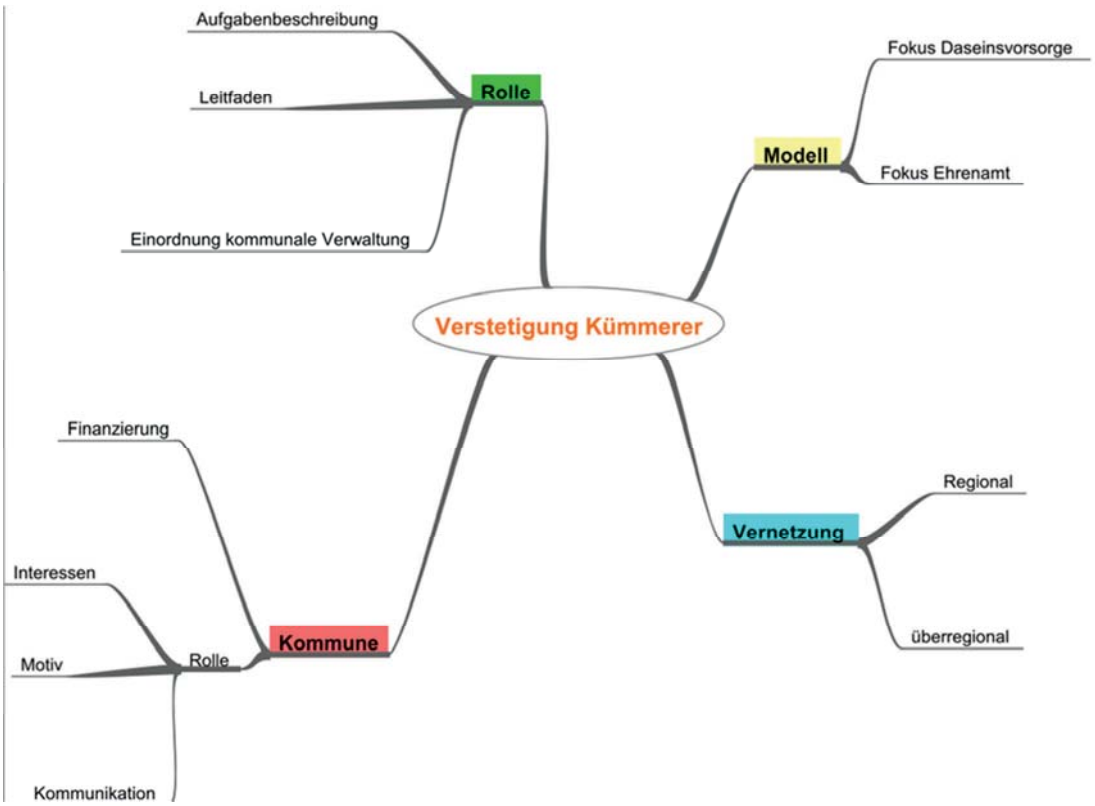


Abbildung 51 Mindmap Kümmerer

Das Selbstverständnis der Kümmerer ist: Sie sind die Mutter/Mama des Projekts. Es gibt klar definierbare Koordinationsaufgaben: Fahrten vermitteln, Schichten einteilen. Daneben steht

aber als eigener Aufgabenkomplex, der von Verwaltungsmitarbeitern nicht automatisch übernommen wird, das eigentliche Kümmern: Freiwillige ansprechen, ein offenes Ohr für Sorgen und Nöte, Anerkennung, Treffen zum Austausch organisieren, Vorschläge aufnehmen und weitertragen, darauf achten, dass Dinge erledigt werden.

Nicht alle Koordinatorinnen verstehen sich als Kümmererinnen. Die Hoffnung, dass sich die Funktion der Koordination oder des Kümmerns vollständig auf Ehrenamtliche übertragen lässt, hat sich so nicht erfüllt.

9.4 Empfehlungen zur Verstetigung

NVBW

Aus den Erfahrungen des Projekts und insbesondere der vorangegangenen Schritte wurden Empfehlungen für den Betrieb und die weitere Gestaltung von Informationsangeboten zur Unterstützung des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge entwickelt.

9.4.1 Bedarf zur Weiterentwicklung des formalen Rahmens

Solange es keine verbindlichen Rechtsgrundlagen gibt, ist es für viele Initiativen schwierig, in diesen Grauzonen zu agieren. Besonders drei Hauptpunkte tauchten im Verlaufe des Projekts regelmäßig auf:

- Einordnung der Gemeinschaftsverkehre in den rechtlichen Rahmen des Personenverkehrs: (Stellung im PBefG und Nahverkehrsplan)
- Gemeinnützigkeit und Steuerrecht sowie die Ausgestaltung von Unkostenbeiträgen (Betriebskosten)
- Versicherung und Haftungsfragen von Ehrenamtlichen
- Unkostenbeiträge bei nach PBefG genehmigungsfreien Verkehren

Ein weiterer Problembereich ist die Ausgestaltung von Unkostenbeiträgen im Zusammenhang mit dem Personenbeförderungsgesetz: „Der Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes ist immer dann eröffnet, wenn eine **entgeltliche oder geschäftsmäßige** Personenbeförderung vorliegt (§1 Abs. 1 PBefG). Erfolgt diese Personenbeförderung jedoch **unentgeltlich oder übersteigt das Gesamtentgelt für die Beförderung die Betriebskosten der Fahrt nicht**, liegt ein Ausnahmetatbestand vor, der diese Beförderungsformen vom Personenbeförderungsgesetz ausschließt (§1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG)“ (IKEM September 2019: 39).

Auf Grund der 2013 ins PBefG aufgenommenen Neufassung von § 1 II Satz 1 Nr.1 und Satz 2 sind seitdem Beförderungen mit Pkw *genehmigungsfrei, wenn* sie *unentgeltlich* sind oder das *Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt*. Mit der Neufassung wurden die Möglichkeiten der Angebotsgestaltung im genehmigungsfreien Bereich wesentlich erweitert, da hier nun auch im Sinne des Gesetzes „geschäftsmäßige“ Angebote möglich sind. Damit sind sogar öffentliche Linienverkehre möglich, so lange die Vorgaben bzgl. Fahrzeuggröße und Höhe der Unkostenbeiträge eingehalten werden.

Während die Bedingung der Fahrzeuggröße leicht zu berücksichtigen und zu überprüfen ist (zumal die meisten Ehrenamtlichen auch auf Grund ihres Führerscheins keine größeren als die nach dem o.g. Rechtssatz möglichen Fahrzeuge steuern dürfen), **ist die Formulierung des Gesetzes zu den Betriebskosten** (und damit verbunden auch zu möglichen Unkostenbeiträgen) **schwer nachvollziehbar**, **in der Umsetzung aufwendig** und **passt nicht zu den Angebotskonzepten** der Gemeinschaftsverkehre.

Anhand der vielfältigen Erfahrungen sowohl im Projektkontext als auch der sonstigen Beratungsarbeit der NVBW sind im Einzelnen folgende Punkte problematisch:

1) **Begriff der „Betriebskosten“**: Bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Betriebskosten gibt es derzeit in der Praxis keine einheitliche Regelung. Das Bundesverwaltungsgericht hat erst 2019 entschieden, dass es sich hierbei per Definition um bewegliche Kosten handelt. Soll heißen: Alle Kosten, die unmittelbar durch die Fahrt entstehen. Damit wurde die bisher von Teilen der Rechtsprechung vertretene *enge Auslegung* des Begriffs *bestätigt*. Eine präzisere und einfacher nachvollziehbare Regelung fehlt jedoch nach wie vor (vgl. IKEM 2019: 39 f. und 44 f.). Mehrere Bundesländer, darunter auch Baden-Württemberg, haben ihren Genehmigungsbehörden im Wege einer Auslegungsempfehlung standardisierte Werte an die Hand gegeben (in BW 30 Cent/km). Die Länder können jedoch hier keine verbindlichen Vorgaben machen, so dass auch bei einer Anwendung dieser Werte ein Restrisiko bei Betreibern und Genehmigungsbehörden verbleibt.

2) **Bezugsebene der Betriebskostenermittlung:** Die Rechtsprechung und die vorgenannten ergänzenden Auslegungen nehmen bisher stets implizit Bezug auf die einzelne Fahrt. Dies ist für private Mitfahrgelegenheiten und auch für Pkw-Bürgerfahrdienste unproblematisch, da die Fahrtkosten jeweils einer konkreten Beförderung zuzuordnen sind. Bei Bürgerrufautos und sozialen Bürgerfahrdiensten, die nach ihrem Konzept Fahrtwünsche zu *Sammeltouren* bündeln, ist *eine solche Zuscheidung jedoch nicht möglich*. Auch pauschal festgesetzte Unkostenbeiträge wären demnach kaum darstellbar.

3) **Umgang mit Spenden**: Auch Gemeinschaftsverkehre, die auf Spendenbasis fahren, unterliegen dieser Rechtsprechung: Als entgeltlich wird in der Rechtsprechung jede Art der Gegenleistung definiert. Spenden stellen daher ebenfalls einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Aus PBefG-rechtlicher Sicht sind dabei insbesondere Spenden zu betrachten, die in direktem Zusammenhang mit der Beförderungsleistung - also im Fahrzeug - angenommen werden. Übersteigen die Spendeneinnahmen die Betriebskosten, fallen die Verkehre aus der genehmigungsfreien Nische heraus.

Diese Punkte nehmen jeweils Bezug auf eine „enge Auslegung“ des PBefG. In der Praxis relativieren sich die Schwierigkeiten zum Teil durch andere Interpretationen vor Ort und ein kompromiss- und dialogorientiertes Vorgehen der Akteure. Trotzdem führt dieses Thema vielfach zu Verunsicherung und Schwierigkeiten in der Umsetzung. Auf Basis des aktuellen Rechtsrahmens ist es außerdem sehr schwierig, einfache Empfehlungen für Interessierte zum Vorgehen zu geben.

Eine **Reform des bundesgesetzlichen Rahmens** müsste naturgemäß die Abgrenzung zum gewerblichen (hauptamtlich betriebenen und auf Kostendeckung bzw. Gewinnerzielung gerichteten) Bereich der Personenbeförderung berücksichtigen und eine Kannibalisierung von ÖPNV-Angeboten vermeiden. Ein (oder mehrere) Kostengrenzwerte müssten daher so gewählt werden, dass private Mitfahrdienste unterstützt und die Angebotsmodelle der Gemeinschaftsverkehre legalisiert werden, aber kein Anreiz zur Umgehung weiterer Anforderungen des Gesetzes durch professionelle Anbieter geschaffen wird. Zur **Umsetzung** einer solchen Präzisierung scheinen eine **Verwaltungsvorschrift** oder eine Änderung der **Freistellungsverordnung** (FrStllgV) zum PBefG geeignet (vgl. IKEM September 2019: 49).

- Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsverplan (NVP) wird laut § 6 Abs. 1 ÖPNVG B-W von der Stadt oder dem Landkreis festgelegt und ist ein wichtiges Instrument zur Weiterentwicklung des ÖPNV (§8 Abs. 3 PBefG). Er enthält Aussagen zu geplanten Vergabeverfahren und beinhaltet daher marktgestaltende Elemente (politisch-steuernde Funktion). Der NVP ist von der Genehmigungsbehörde beim Entscheid über das Erteilen einer Liniengenehmigung zu berücksichtigen, zugleich bleibt dieser jedoch ein Ermessensspielraum. Die Rechtsnatur des NVP ist auch in anderer Hinsicht noch nicht abschließend geklärt (vgl. IKEM September 2019: 58 – 61).

Durch die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans kann der Aufgabenträger (Stadt oder Landkreis) bestimmte Anforderungen an und Behandlungen von Gemeinschaftsverkehren formulieren. Des Weiteren können mit Hilfe der Regionalisierungsmittel Projekte im ÖPNV finanziell unterstützt werden. Dies ist jedoch nur für *nach PBefG genehmigungspflichtige* Angebote möglich, da der NVP nach herrschender Meinung für andere Verkehrsangebote keine Rechtswirkung entfalten kann (vgl. IKEM September 2019: 65).

Für *genehmigungsfreie* Verkehre sind demnach keine Aussagen möglich, was zum einen in ihrem rechtlichen Status, zum anderen in ihrer geringeren Verbindlichkeit begründet ist. Sie unterliegen etwa - auch wenn dies vor Ort in der Regel anders gehandhabt wird - keiner Betriebs- oder Beförderungspflicht.[9] Diese Flexibilität lässt sich nur schwer mit den langfristigen Planungszielen eines Nahverkehrsplans vereinbaren.

Bisher gehen die NVP-Verfasser unterschiedlich mit dem Thema Gemeinschaftsverkehre um. Eine Behandlung (genehmigungspflichtiger Verkehre) im NVP ist aus Sicht des Aufgabenträgers mit Vorteilen (Möglichkeit zur Festlegung von Einsatzfeldern, Standards u.ä.), aber auch Nachteilen (Eigenverpflichtung, Erwartungen der Bevölkerung) verbunden.

Ein inhaltlich umfassenderer NVP könnte durch die Einbeziehung weiterer Angebotsformen - dies betrifft nicht nur genehmigungsfreie Gemeinschaftsverkehre, sondern auch z.B. Taxen und neue Modelle - eine breiter integrierte Planung und die Entwicklung übergreifender Mobilitätslösungen unterstützen. Eine solche Diskussion wäre jedoch entsprechend auf einer höheren Ebene zu führen.

9.4.2 Gemeinnützigkeits- und Steuerrecht

Vereine können Steuervergünstigungen erhalten, wenn das zuständige Finanzamt die Gemeinnützigkeit des Vereins nach §§ 51 ff. der Abgabeordnung (AO) anerkennt. Dies gilt auch, wenn kein gewerblicher oder sonstiger Erwerbszweck verfolgt wird (§55 Abs. 1 S. 1 AO). In diesem Fall ist der Verein ebenfalls von der Ertragssteuer wie Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer befreit.

Leider fallen Bürgerbusse aufgrund ihrer Konzessionierung nach dem PBefG nicht darunter. Ebenso gilt dies für Bürgerrufautos mit einer Liniengenehmigung. Nach dieser steuerrechtli-

[9] Durch die Beförderungspflicht sind die Betreiber dazu aufgerufen, ein Beförderungsmittel zur Benutzung durch die Fahrgäste (inklusive Gepäck und Tiere) bereitzuhalten. Dies beinhaltet, dass es bei Nicht-Erfüllung dieser Pflicht zu Mahnungen und Bußgeldern bis hin zum Entzug der Konzession kommen kann. Hier stellt sich die Frage, wie viel Verlässlichkeit wirklich von Vereinen verlangt werden kann, ohne dabei ehrenamtliche Initiativen schon vor ihrer Entstehung zu verhindern (Vgl. IKEM September 2019: 50 f. und 112).

chen Einordnung fällt den Gemeinschaftsverkehren ein weiteres wichtiges Standbein der Finanzierung – die Spenden – weg. Spendenbescheinigungen dürfen nur von gemeinnützig getragenen Vereinen ausgestellt werden. Sie haben den Vorteil, dass der / die Spender*in die Zuwendung von seinen / ihren zu versteuernden Einkünften in Abzug bringen kann (vgl. IKEM September 2019: 81 f.).

9.4.3 Kommunale Kofinanzierung und Gemeindewirtschaftsrecht

Gemeinschaftsverkehre haben dank des bürgerschaftlich getragenen Betriebs ein deutlich geringeres Kostenniveau als alle anderen Arten der organisierten Personenbeförderung. Trotzdem benötigen auch sie Möglichkeiten zur Finanzierung ihrer Aufwendungen.[10] Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen - vor allem für ein genehmigungsfreies Angebot - das Erzielen hinreichender Einnahmen erschweren oder unmöglich machen.

Damit entsteht hier ein Dilemma: Zum einen sind sie selbstständig nicht in der Lage, ihren Betrieb kostendeckend zu finanzieren und daher auf die Kommune als finanzielles Rückgrat angewiesen. Hier besteht jedoch die Gefahr, dass ein kommunales Engagement auf Basis des Gemeindewirtschaftsrechts angegriffen wird.[11] Diese Argumentation nimmt Bezug darauf, dass die Kommunen nur in bestimmten Bereichen originär zuständig sind und sich in anderen Feldern nur unter bestimmten Voraussetzungen wirtschaftlich betätigen dürfen, um den Akteuren der Privatwirtschaft genug Raum zur Betätigung zu lassen.

Die Gemeindeordnungen gehören zum Landesrecht und regeln dies vermutlich im Detail unterschiedlich. Für Baden-Württemberg ist hier § 102 GemO BW maßgeblich. Wenn privatwirtschaftliche Anbieter auf Grund dessen gegen eine Kommune vorgehen, so wird zwar das bürgerschaftliche Angebot an sich nicht unzulässig, sein Betrieb und Finanzierung jedoch durch Grenzen des kommunalen Engagements deutlich erschwert. Auch wenn es hier bisher nur in einem Einzelfall bis zum Rechtsstreit gekommen ist, hat dies erhebliche Verunsicherung bei Kommunen und Initiativen ausgelöst.

Zum Umgang mit dieser Problemlage ist jedoch wiederum auf die schwierige PBefG-rechtliche Einordnung der Gemeinschaftsverkehre hinzuweisen: Wie die Urteilsbegründung im Fall Bad Liebenzell zeigt, hat das Gericht bei seiner Entscheidung, den Betrieb des Bürgerrufautos nur zum Teil der kommunalen Daseinsvorsorge zuzurechnen, auch auf die auf Grund des aktuellen PBefG *fehlende Einordnung des Angebotskonzepts als ÖPNV* Bezug genommen.

9.4.4 Haftung und Versicherung

Das Thema Versicherungsschutz wirft immer wieder Probleme auf. Eine einfache Antwort zu geben, ist schwierig, denn es geht im Einzelnen um unterschiedliche Aspekte:

[10] Etwa für Fahrzeuganschaffung, Wartung, Rücklagen, Schulung und Betreuung Personal, Werbung u.ä.
[11] Im Fall des Bürgerrufautos Bad Liebenzell wurde die Kommune aufgrund von Tätigwerden außerhalb der kommunalen Daseinsvorsorge von einem Taxiunternehmen verklagt (Urteil VG Karlsruhe vom 29.8.17, Az. 11 K 2695/15 und Beschluss VGH Baden-Württemberg vom 14.1.19, VGH 9 S 2649/17, vgl. IKEM 2019: 23 ff.).

  - Schutz der Fahrgäste bei Unfällen
  - Schutz des ehrenamtlichen Fahrpersonals bei Arbeitsunfällen und Haftungsrisiken
  - Haftung des Rechtsträgers (Betreiber des Verkehrs)

- Versicherungsschutz für das Fahrzeug

Eine wichtige Frage für die Suche nach den richtigen Versicherungen ist die Rechtsform des Verkehrs. Das heißt, ob ein Gemeinschaftsverkehr mit einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz unterwegs ist oder nicht. Zudem können sich die Konditionen der Versicherungsanbieter auch für dasselbe Produkt unterscheiden. Für Gemeinschaftsverkehre können zudem – je nach der gewählten Angebotsform und der rechtlichen Trägerschaft (z.B. Kommune oder Verein) – mitunter spezielle Anbieter in Betracht kommen, die auf dem normalen Markt nicht aktiv sind.

Angesichts dieser Unübersichtlichkeit[12] würde es sich anbieten, dass auf Bundes- oder auch auf Landesebene ein einheitliches Schutzkonzept sowohl für genehmigungsfreie als genehmigungspflichtige Verkehre im Bereich des bürgerschaftlichen Engagements entwickelt, welches der Situation der Verkehre besser gerecht wird und einfachere Antworten zu Fragen der Haftung gibt. Folgende Aspekte sollten berücksichtigt werden:

- Haftungsfrage: Übernahme von Haftung bei Vermögensschäden (Wer übernimmt die strafrechtliche sowie finanzielle Verantwortung?)

- Versicherung der Ehrenamtlichen durch den Bund und / oder das Land: Problem der Absicherung von Ehrenamtlichen (Was ist, wenn mal etwas passiert?)

- Klärung, inwieweit der Vorstand bzw. Geschäftsführer wirklich haftbar ist.

Eine vollumfassende Unterstützung für die Vereine wird daher empfohlen, in dem die Fahrer*innen durch eine vertragliche Regelung weitgehend von Haftung befreit werden (vgl. Vgl. IKEM September 2019: 113). Wie dies durch rechtliche Vorgaben und/oder verwaltungsseitiges Handeln unterstützt werden kann, bedarf weiterer Überlegungen. Angesichts der unübersichtlichen Lage auf dem Versicherungsmarkt scheint eine Mitwirkung staatlicher Stellen hier jedoch sinnvoll. Vorbild könnten die inzwischen von allen Bundesländern eingeführten Sammelversicherungen für Teilbereiche bürgerschaftlichen Engagements (vgl. https://www.ecclesia.de/loesungen/weitere-dienstleistungen/ehrenamt/landkarte) sein.

9.4.5 Aufgaben für die einzelnen Akteure

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

- *Fördermaßnahmen des Verkehrsministeriums*

Ein erster Schritt für eine bessere finanzielle Unterstützung wurde bereits 2018 im Rahmen des „Förderprogramms Verwaltungskostenpauschale“ gemacht. Hierbei erhalten alle bürgerschaft-

[12] Zur Übersicht vgl. den im Projekt erstellten Versicherungsleitfaden https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/bildmaterial/Projekte/KOMOBIL2035/Fact-Sheets/E1-4_Versicherungsleitfaden_v1_200212.pdf).

lich getragenen Gemeinschaftsverkehre, die vollöffentlich fahren, eine pauschale Aufwandsentschädigung in Höhe von 1.500,00 € (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/beratung-und-foerderung/#accordion-57). Die Förderung steht - bundesweit erstmalig - auch für nach dem PBefG genehmigungsfreie Bürgerrufautos zur Verfügung. Damit soll ein Anreiz gegeben werden, die Verkehre von nur eingeschränkt nutzbaren Bürgerfahrdiensten zu Bürgerrufautos für einen größeren Kundenkreis weiterzuentwickeln.

Neben der Verwaltungskostenpauschale finden sich im Land Baden-Württemberg noch weitere Fördermöglichkeiten, wie Fahrzeugförderung von Bürgerbussen (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/beratung-und-foerderung/#accordion-56) und die Landesförderung für alternative Antriebe im ÖPNV (https://www.buergerbus-bw.de/beratung-und-foerderung/#accordion-59).

Des Weiteren ist geplant, dass alle Bürgerbusse und Bürgerrufautos (die vollöffentlich fahren) in der landesweiten Elektronische Fahrplanauskunft (kurz: EFA BW; www.efa-bw.de) erscheinen. Ziel ist es, dass der Umstieg von Bürgerbussen oder Bürgerrufautos auf andere öffentliche Verkehrsmittel (und auch umgekehrt) nahtlos erfolgen kann und der Fahrgast dadurch eine lückenlose Reisekette vorfindet. In diesem Zusammenhang soll zudem die Zusammenarbeit der Gemeinschaftsverkehre und Verkehrsverbünde gefördert werden.

- *Ausbau der Veranstaltungsreihe „Ländliche Mobilitätskonzepte“*

Ein weiteres Angebot könnte in der Weiterentwicklung der Veranstaltungsreihe „Ländliche Mobilitätskonzepte - engagiert erfolgreich entwickeln” , die seit 2016 in Zusammenarbeit von Verkehrsministerium, NVBW und Akademie ländlicher Raum angeboten wird (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/aktuelles/detail/workshop-laendliche-mobilitaetskonzepte/). Dort haben Interessierte aller Art die Gelegenheit, sich fachkundigen Rat zu holen und mit anderen Initiativen auszutauschen.

Dieses Angebot könnte in mehrere Richtungen ergänzt bzw. weiterentwickelt werden:

- Ausführlichere und stärker formalisierte Weiterbildung für Interessenten aus dem hauptamtlichen Bereich[13]. Vorbild könnte z.B. der Lehrgang "Kommunales Mobilitätsmanagement" (vgl. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/LehrgangKOMM) in Nordrhein-Westfalen sein.

- Veranstaltungen auf kleinerer räumlicher Ebene, die einen stärkeren Austausch zwischen bestehenden Initiativen erlauben (vergleichbar der vom Regionalverband Östwürttemberg durchgeführten „Fahrdiensttreffen“).

NVBW

- *Intensivierung der Zusammenarbeit*

[13] Ein solcher Wunsch wurde auch bei der Fachveranstaltung im AP 7.2 geäußert (vgl. dort).

Das Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen der NVBW[14] bündelt nicht nur Wissen und Erfahrungen, sondern bietet auch Beratung für Kommunen und Kreise (als Aufgabenträger des ÖPNV), Verkehrsverbünde und -unternehmen sowie weiteren Initiativen an. Dabei haben die unterschiedlichen Akteure die Möglichkeit, sich über bestehende gesetzliche Rahmenbedingungen, neue ÖPNV Konzepte und Projekte zu informieren. Ziel ist es, so den Planungs- und Arbeitsaufwand vor Ort zu begrenzen und den entsprechenden Akteuren beim Wissensaustausch zu helfen. Durch diese Bündelung von Expertise wird ein Netzwerk geschaffen, in dem verschiedene Projektträger, interessierte Akteure und Fachinstitutionen überregional zusammenarbeiten.

Als Erweiterung könnte eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der NVBW und den Kreisen bzw. Regionsebenen (wie dem Regionalverband Ostwürttemberg) vertieft werden. Derzeit findet der Kontakt primär zwischen NVBW und den Kommunen bzw. kommunalen Initiativen statt. Auch hier wäre eine Intensivierung des Austausches mit dem Städtetag, Landkreistag und dem Gemeindenetzwerk in Baden-Württemberg möglich.

- *Erfassung von Verkehren in der zentralen Mobilitätsplattform EFA BW*

Die NVBW ist außerdem die regionale Datendrehscheibe für den ÖPNV und stellt die Basis für die landesweite elektronische Fahrplanauskunft (www.efa-bw.de) zur Verfügung. Hier sind Bürgerbusse und Bürgerrufautos aus organisatorischen und technischen Gründen bisher nur zu einem kleinen Teil vertreten. In einem weiteren Projekt der NVBW[15] wird derzeit ein Tool entwickelt, dass es den bürgerschaftlichen Initiativen ermöglichen soll, ihre Fahrplandaten so aufzubereiten, dass sie in der zentralen Mobilitätsdatenbank erscheinen.

- *Technische Unterstützung von Gemeinschaftsverkehren*

Schon seit 2016 wird Bürgerrufautos und Bürgerfahrdiensten in Baden-Württemberg das Planungstool S.RufMobil zur Verfügung gestellt. Es hilft bei der Tourenplanung (Fahrer- und Kundenverwaltung, Schichtplanung) und übernimmt dabei mehrere Prüf- und Organisationsschritte wie die Fahrtenbündelung (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/NVBW_S.RufMobil_Faltblatt_web2.pdf).

Auch wenn Gemeinschaftsverkehre sich bisher meist über direkte Kommunikation und mit eher einfachen EDV-Tools organisieren, so bestehen sicher auch in diesem Bereich Möglichkeiten, die voranschreitende Digitalisierung zur Vereinfachung von Abläufen und Weiterentwicklung der Angebote zu nutzen. Bereits jetzt liegen verschiedene Anregungen zur Weiterentwicklung von S.RufMobil vor. Von großer Bedeutung ist dabei allerdings neben der technischen Lösung auch eine dem Kontext angemessene Trägerschaft, da bei den Initiativen selbst nur begrenzte Zahlungsfähigkeit besteht. Auf kommerzieller Basis sind Softwareangebote für diesen speziellen Bereich daher nur schwer darstellbar.

[14] Das Kompetenzzentrum ist ein durch das Verkehrsministerium eingerichtetes Netzwerk und Beratungszentrum für neue Formen der ÖPNV (vgl. https://www.nvbw.de/aufgaben/neue-oepnv-angebotsformen/kompetenzzentrum-neuer-oepnv/).

[15] Fahrplan- und Echtzeitdaten für ehrenamtlich organisierte Verkehre: Datengenerierung und Integration in dynamische Auskunftssysteme (kurz: FEeoV), vgl. https://www.buergerbus-bw.de/projekte/feeov/

Landkreise

Gerade auf der Ebene der Landkreise bietet es sich an, den bereichsübergreifenden Austausch zu fördern, da sie nicht nur für viele mobilitätsbezogene Aufgaben wie z.B. Schülerverkehr, sondern auch soziale Themen wie Sozialdienste, etc. zuständig sind. Zudem stellt das Landratsamt neben dem Regierungspräsidium in Baden-Württemberg die genehmigende Behörde für Konzessionen im Nahverkehr dar (vgl. IKEM 2019: 16 f.). Des Weiteren ist der Land- oder Stadtkreis nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG B-W der Aufgabenträger des ÖPNV (vgl. IKEM 2019: 58). Hier sitzen in der Regel bereits fachspezifische Verkehrsplaner, die eine Übersicht über die bestehenden ÖPNV-Angebote, Fahrgastzahlen, rechtliche Grundlagen im ÖPNV, etc. haben. Jedoch müssen auch die genehmigenden Behörden zum Thema Gemeinschaftsverkehre besser geschult werden.

Weitere Unterstützung für Initiativen im Verkehrsbereiche könnte auch durch allgemein für ehrenamtliches Engagement zuständige Berater auf Landkreisebene angeboten werden, so lange keine verkehrsspezifischen Themen angesprochen sind. Dies würde zu einer Entlastung von kommunalen sowie regionalen Kümmerern führen und hätte – im Vergleich zu einer auf Landesebene angesiedelten Beratungsstelle – den Vorteil größerer räumlicher Nähe bzw. besserer Ortskenntnis.

Städte und Kommunen

Es gibt drei Ebenen, auf denen Ehrenamtliche mit hauptamtlichen Mitarbeitern kommunizieren (Ansprechpartner und Beratung): Kommune, Landkreis und Landesebene. In der Entstehungsphase stellt die kommunale Verwaltung für Ehrenamtliche immer die erste Anlaufstelle für Fragen rund um das Thema Bürgerbus dar, da sie entsprechende Personen (Netzwerk) kennen und sie von Relevanz für die Umsetzung des Vorhabens sind. Ehrenamt funktioniert ohne das Hauptamt nicht (vgl. AP_7_2_ANHANG_Ergebnis Kümmerertreffen_Stand_200207_NVBW).

Dabei ist es ihre Aufgabe, rechtzeitig wahrzunehmen, ob ein echtes Bedürfnis besteht (abwägen). Hauptamtliche, die für die Vereine zuständig sind, bilden eine gute Rahmenstruktur für das bürgerschaftliche Engagement. Zusätzlich kann Ehrenamtlichen die Arbeit erleichtert werden, in dem die Verwaltung gewisse Aufgaben (wie Finanzen, Korrespondenzen, Verwaltungsaufgaben, Öffentlichkeitsarbeit, Reinigung und Wartung, etc.) übernimmt.

Auf kommunaler Ebene kann das Ehrenamt vor allem durch finanzielle und organisatorische Unterstützung, eine entsprechende Anerkennungskultur, Beratungsleistungen sowie einer ermöglichenden Verwaltung helfen, Engagement zu fördern (vgl. Kapitel 2.3 Recherche kommunale Randbedingungen).

Verkehrsverbünde und -unternehmen

Auch die Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen kann ein Weg sein, die Aufgaben von Planung und Betrieb von Gemeinschaftsverkehren auf „breitere Schultern“ zu verteilen und so schneller oder effizienter zu einer Lösung zu kommen. Dies gilt - entsprechend dem Charakter der Angebote - vor allem für Bürgerbusse und Bürgerrufautos als vollöffentlich nutzbaren Angeboten.

In folgenden Bereichen kann die Zusammenarbeit mit Verkehrsverbund bzw. Verkehrsunternehmen stattfinden:

- Beratungsangebote (Klärung von Rechtsfragen, Hilfestellung bei der Verkehrsplanung, z.B. Fahrplanerstellung, Einsatz von Fahrpersonal, Abstimmung mit ÖPNV, Einsatz von Planungstools, etc.)
- Personelle Unterstützung (Übernahme von Telefondiensten, Einsatz von hauptamtlichen Fahrpersonal in Notfällen)
- Finanzielle, sachliche und verwaltungstechnische Unterstützung (Bereitstellung des Fahrzeuges, Übernahme von Versicherungen, Parkplatzmöglichkeiten)
- Bereitstellung von Planungstools und anderen technischen Lösungen
- Integration der Gemeinschaftsverkehre in Informationsmedien

Hierbei muss für beide Seiten eine sogenannte Win-Win-Situation entstehen, in dem bspw. ehrenamtliche Initiativen das bereits bestehende Angebot ergänzen und Verkehrsbetriebe die ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehre unterstützen (vgl. IKEM 2019: 111).

Sonstige Unternehmen

Unternehmen können auf verschiedene Art und Weise Partner von Ehrenamt sein oder bürgerschaftliches Engagement unterstützen (bspw. über finanzielle Leistungen oder Sachleistungen). Auch die Dauer der Unterstützung kann hierbei variieren: einmalig (bspw. Sponsoring) oder langfristig (bspw. Bereitstellung von Parkmöglichkeiten). Die Kenntnisse über die Nutzung dieser Möglichkeiten ist die Stärke der Gemeinschaftsverkehre. Hierzu gibt es folgende Ideen / Vorschläge:

- Kooperationen mit
    - Handel (bspw. Ausstellung von Gutschein oder Fahrtickets)
    - Taxi (Einsatz von Taxi bei erhöhter Nachfrage)
    - Ortsansässige Unternehmen (Transport von Angestellten zum Arbeitsbeginn und -ende)
- Zusammenarbeit mit Mobilitätsdienstleistern für die Entwicklung neuer Konzepte und Techniken
    - Car-Sharing-Modelle
    - Autovermietungen
    - E-Mobilität
    - Softwareentwickler

Zivilgesellschaft / Initiativen

Wie bereits in Kapitel 2.3 zu Recherche kommunaler Randbedingungen erwähnt, bietet es sich für die Kommunen und Ehrenamtliche an, aktiv an bürgerschaftlichem Engagement fördernden Netzwerken (bspw. das Innovationsnetz des Gemeindenetzwerkes, FaLBE, ARBES, Allianz für Beteiligung etc.) sowie Tagungen, Kongresse und Konferenzen teilzunehmen, um Wissen auszutauschen (Transferleistung) und sich zu vernetzen.

Eine speziell auf Gemeinschaftsverkehre eingerichtete Initiative stellt der Landesverband pro-BürgerBus (vgl. http://www.pro-bürgerbus-bw.de) dar. An den Landesverband können sich Interessierte wenden. Der Verein berät und unterstützt seine Mitglieder. Für Interessierte aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft stehen sie in einem gewissen Rahmen ebenfalls unterstützend zur Verfügung.

10 Übertragbarkeit u. Dissemination

Verantwortlicher Koordinator: pakora.net

10.1 Übertragbarkeit der Handlungsansätze für unterschiedliche räumliche und organisatorische Ebenen sowie andere Themenbereiche der Daseinsvorsorge

Uni Marburg

Die in AP 7.1 festgestellten Ergebnisse können auch auf andere räumliche Kontexte angewandt werden. Dies gilt insbesondere für die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für ehrenamtliches Engagement:

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
Koordination vor Ort mit relevanten Akteuren	Probleme bei der Nachfolge/ Freiwilligenrekrutierung
Einbindung in den Ort	Keine Grenzen in der Beanspruchung Freiwilliger
Persönliche Ansprache Freiwilliger/ Eingehen auf deren persönlichen Anforderungen an freiwillige Arbeit	Wenig konkrete Vorstellungen der Kümmerer/ Freiwilligen im Vorfeld
Nutzung von Best-Practise-Beispielen	Gründungsprobleme
	Bestehende Hilfsangebote werden nicht angenommen

Abbildung 52 Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Übertragbarkeit

Aus den Interviews geht hervor, dass in vielen Fahrdiensten ein Generationswechsel bevorsteht. Die befragten Fahrdienste tun sich allerdings schwer damit Freiwillige zu finden, die Führungsaufgaben übernehmen wollen. Auch hier sollte darüber nachgedacht werden, wie die Freiwilligenrekrutierung bzw. die Aufwertung von Freiwilligen zu Führungskräften verbessert werden kann. Diese Unterstützung könnte beispielsweise durch eine Förderung der Führungskompetenzen Freiwilliger oder durch Unterstützung durch Kümmerer umgesetzt werden.

Ehrenamtliche Gruppen variieren in personeller Ausstattung, Kompetenz, finanziellen Ressourcen, Kontakten usw. Unterstützung muss deshalb auf die jeweiligen Gruppen zugeschnitten sein. Hierzu ist ein enger Kontakt zu den Gruppen notwendig, um den jeweiligen Bedarf an Unterstützung einschätzen zu können. Ein genormtes Unterstützungsangebot, welches für alle Gruppen in gleicher Weise zur Verfügung gestellt wird, hat höchstwahrscheinlich deutliche geringere positive Effekte als individuell zugeschnittene Lösungen.

In Hinblick auf Unterstützungsbedarf muss beachtet werden, dass mehrere der interviewten Akteure externe Hilfe prinzipiell begrüßen, jedoch nicht in jedem Fall auf Hilfsangebote von außerhalb eingehen. Insbesondere bürokratische Hürde oder externe Einflussnahme lehnen diese Akteure ab. Je weiter räumlich bzw. organisatorisch entfernt der Akteur, der die Hilfe anbietet, steht, desto eher wird nicht auf das Angebot auf Unterstützung eingegangen. Die Fahrdienste haben den Eindruck, dass im Kontakt mit anderen Akteuren nur geredet wird und wenig für sie greifbare Dinge umgesetzt werden. Die Vertreter der Fahrdienste wollen sich

mehr auf ihre tatsächliche ehrenamtliche Arbeit konzentrieren. Sie sind schon mit den momentan anfallenden organisatorischen und bürokratischen Arbeiten überfordert und nicht gewillt finanzielle Unterstützung in Anspruch zu nehmen, wenn diese mit weiteren organisatorischen oder bürokratischen Aufgaben einher geht. Um diese Fahrdienste zu unterstützen, wäre Arbeit auf regionaler bzw. lokaler Ebene nötig, um über den persönlichen Kontakt Vorurteile abzubauen und somit Unterstützung zu leisten. Informelle Treffen wurden von den Fahrdiensten dagegen begrüßt, insbesondere die damit verbundene Anerkennung der jeweiligen ehrenamtlichen Tätigkeiten durch die Politik.

Ein weiteres Hemmnis, welches ehrenamtliches Engagement verringert, ist, dass die Ehrenamtlichen im Vorfeld des Engagements zu wenig Vorstellungen von den Anforderungen und den Tätigkeiten haben, die bei der Gründung bzw. beim Betrieb einer ehrenamtlichen Organisation auftreten. Da viele der Ehrenamtliche auch in Leitungspositionen eher zufällig an ihre Aufgaben gekommen sind, hat die Reflexion der Aufgaben im Vorfeld nicht im notwendigen Maße stattgefunden. Hieraus ergeben sich mehrere Probleme, zum einen ergeben sich mit der Gründung einer ehrenamtlichen Organisation eine Reihe von Herausforderungen. Ohne genaue Vorkenntnisse über Hilfsangebote oder Formen der Organisation könnte dies dazu führen, dass sich die Gründung einer Organisation verzögert bzw. abgebrochen wird. Zum anderen führt der Mangel an konkreten Vorstellungen zur Art der Arbeit zu Problemen in der Freiwilligenrekrutierung. Ehrenamtlich Engagierte, die im Vorfeld eine genaue Aufgabenbeschreibung erhalten, sind motivierter und engagieren sich länger in der Region. In der Praxis wird der Erfahrungsaustausch mit anderen ehrenamtlichen Organisationen genutzt, um Informationen über Lösungen zu erhalten und somit Kenntnisse über Tätigkeiten und Schwierigkeiten zu erhalten. Für ehrenamtliche Organisationen, die nicht im Kontakt mit anderen stehen, können niederschwellige Informations- und Beratungsangebote ein Weg sein, um den Mangel an konkreten Vorstellungen zur ehrenamtlichen Tätigkeit auszugleichen.

Um erfolgreich das bürgerschaftliche Engagement zur Erbringung von ehrenamtlichen Mobilitätsdienstleistungen zu erhöhen, müssen Kümmerer mit verschiedenen Akteuren interagieren. Im Folgenden ist das Netzwerk der relevanten Akteure aufgezeichnet. Hierbei wird von einer idealtypischen Situation ausgegangen, in der ein Kümmerer einen Fahrdienst unterstützt und mit anderen Akteuren (Stadt-/Landkreis, anderen Fahrdiensten, sozialen Einrichtungen, etc.) interagiert. Zwar sind in realen Kümmerernetzwerken nicht zwangsläufig alle Akteure präsent und normalerweise interagiert ein Kümmerer mit mehreren Fahrdiensten, um die Beziehungen zwischen den Stakeholdern besser darstellen zu können, wurde jedoch auf die idealtypische Variante zurückgegriffen.

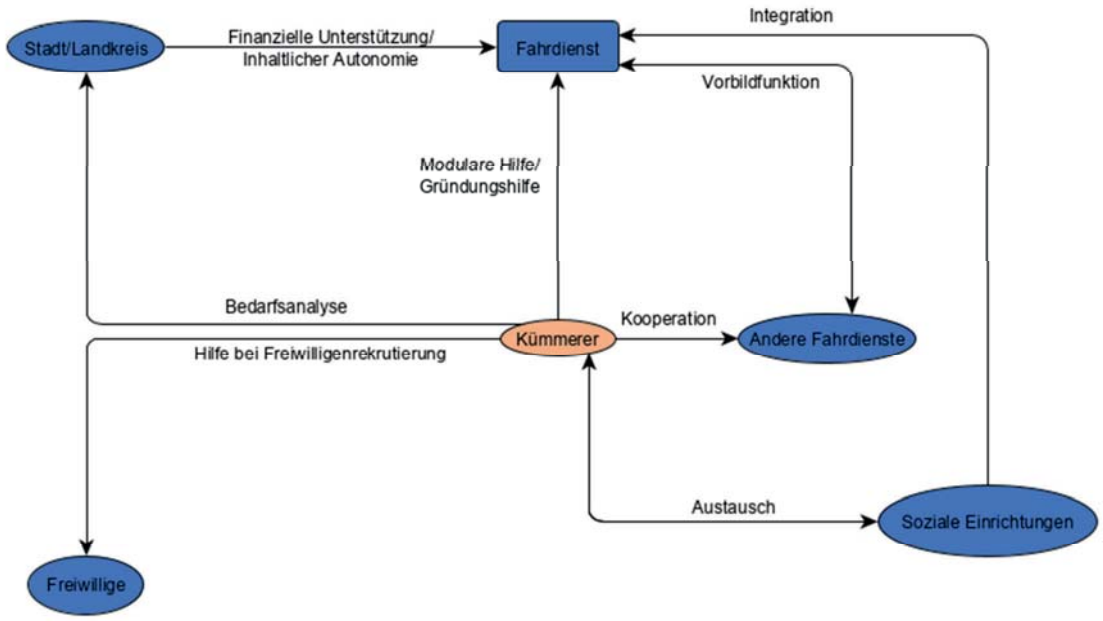


Abbildung 53 Stakeholdernetzwerk der Kümmerer

In der Abbildung können die verschiedenen Interaktionen der Stakeholder nachvollzogen werden. Der Kümmerer interagiert mit den Fahrdiensten und unterstützt diese auf verschiedene Arten wie Gründungshilfe und weitere, modular aufgebaute Hilfsangebote. Weiterhin ist eine Kooperation der Kümmerer mit weiteren Fahrdiensten wünschenswert. Auch bei der Freiwilligenrekrutierung sollte der Kümmerer unterstützend tätig werden. Auf der Ebene der Stadt- und Landkreise sollte der Kümmerer in der Bedarfsanalyse tätig werden und die Fahrdienste über potentielle Unterstützungsangebote aufklären. Ein Austausch mit sozialen Einrichtungen kann zu einer erhöhten Integration bzw. Zusammenarbeit dieser mit den Fahrdiensten führen.

10.2 Landesweite sektorübergreifende Fachveranstaltung

NVBW

Zur weiteren Verbreitung der Projektergebnisse auf der Landesebene wurde eine kostenlose Fachveranstaltung mit der Akademie Ländlicher Raum Baden-Württemberg (ALR), dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (MLR) und der NVBW durchgeführt. Um vor allem die inhaltlichen Ergebnisse, praktischen Erfahrungen und Empfehlungen zu behandeln, fand die Tagung „Mobilität organisieren auf dem Land: Wir kümmern uns drum" (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/aktuelles/detail/mobilitaet-organisieren-auf-dem-land/) zum Projektende statt. Dabei bezogen sich die Inhalte zwar auf das Projekt und den baden-württembergischen Kontext, die Veranstaltung war jedoch offen für Interessenten auch aus anderen Regionen.

Inhaltlich ging es um den Begriff des / der „Kümmerer*in" bzw. „Koordinator*in". Man findet sie an den verschiedensten Stellen in Verwaltung, Verbänden, anderen Einrichtungen oder auf ehrenamtlicher Basis. Im ganzen Land entstehen Ideen, Initiativen und Angebote zu Mobilität, die durch lokale oder regionale Akteure entwickelt werden und Themen wie die Erreichbarkeit von Läden und Arztpraxen oder die Folgen von „Mobilitätsarmut" aufgreifen. Dieses breite Interesse ist eine Chance, es sind damit jedoch auch Schwierigkeiten verbunden. So müssen sich die Aktiven vor Ort erst fachlich einarbeiten und ungewohnte Kooperationen entwickeln. Oft sind Trägerschaft und Finanzierung nicht gesichert. Häufig hängt es vom Engagement einzelner Menschen ab, ob sich aus groben Ideen tragfähige Lösungen entwickeln. Aus diesem Grund standen die Erfahrungen der „Mobilitätskümmerer*in" im Fokus. Folgende. Anhand der beiden Leitfragen (vgl. Abb. 7.2-1) wurde das Veranstaltungskonzept konzipiert.

Leitfragen

- Wo liegen die Stärken und Schwächen der Arbeit aus dieser Perspektive?
- Was lässt sich aus den bisherigen Erfahrungen für die Weiterentwicklung von Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement lernen?

Abbildung 54 Leitfragen der Veranstaltung

Ziel war es, alle mit dem Thema Ehrenamt befasster Kreise zusammenzubringen, einen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen und die Leitfragen (vgl. 7.2-1) zu diskutieren[16]. Dabei sollte vor allem das in der Fläche und auf die vielen unterschiedlichen Trägerschaften „verstreute" Praxiswissen gesammelt werden. Die Veranstaltung bot zum einen Gelegenheit zur weiteren Vernetzung, zum anderen einen Überblick die bisherigen Erfahrungen und weiteren Handlungsbedarf. Daraus ergab sich folgende Zielgruppe:

- Landesministerien mit thematischem Bezug (Ländlicher Raum, Soziales u. Inneres, Verkehr)
- Landesstellen zur Förderung des bürgerschaftlichen Engagements
- Landkreise und Kommunen
- Fachverwaltungen
- Fachorganisationen der ländlichen und Regionalentwicklung
- Wohlfahrtsverbände, Vereine und kommunale Landesverbände
- Netzwerke und Dachorganisationen der Zivilgesellschaft

[16] Vgl. hierzu auch die Fragen aus Abschnitt „Baustelle ländliche Mobilität" und „Ergebnisse".

- Insgesamt nahmen ca. 60 Teilnehmer an der Veranstaltung teil.

Veranstaltungsort war der Konferenzraum des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg und wurde vom MLR gestellt.

10.2.1 Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit

Über die Webseite sowie Verteiler der ALR (vgl. https://lel.landwirtschaft-bw.de/pb/,Lde/Startseite/Akademie+Laendlicher+Raum/191211_Mobilitaet+organisieren_Kuemmerer), des MLR und der NVBW (vgl. https://www.buergerbus-bw.de/aktuelles/detail/mobilitaet-organisieren-auf-dem-land/) wurde die Veranstaltung landesweit beworben. Zudem wurden weitere Multiplikatoren wie der Städtetag, das Gemeindenetzwerk BE, der Landkreis sowie das Sozialministerium kontaktiert.

10.2.2 Programm der Veranstaltung

Das Programm wurde durch aktive Teile wie die Beantwortung der Herkunftsfrage und dem World Café sowie Vorträge der Projektpartner gestaltet.

10.00	**Begrüßung und Moderation** Dr. Martin Schiefelbusch, NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
	Grußworte Jürgen Maier, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg Thomas Eble, Regionalverband Ostwürttemberg
10.10	**Mobilität auf dem Land – ein Thema für viele** Dr. Martin Schiefelbusch, NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
10.30	**Geschichte des Begriffs „Kümmerer"** Dr. Christine von Blanckenburg, nexus – Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, Berlin
10.50	**Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement, Daseinsvorsorge: Kümmerer im Mittelpunkt?** Torsten Beck, pakora.net – Netzwerk für Stadt und Raum, Karlsruhe
11.10	**Wer sind wir? Fragen an die Runde** Moderation: Torsten Beck, pakora.net – Netzwerk für Stadt und Raum, Karlsruhe
11.30	**World-Café** mit Gedankensammlung in moderierten Kleingruppen
13.00	**Mittagspause**
14.00	**Feedback aus den Kleingruppen**
14.15	**Kümmerer-Erfahrungen aus Ostwürttemberg** Andrzej Sielicki, Regionalverband Ostwürttemberg
14.35	**„Baustelle ländliche Mobilität": Gemeinsam die nächsten Schritte gehen** Magdalena Kreinberger, NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
15.15	**Ausblick** Dr. Wolf Engelbach, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
15.30	**Tagungsende**

Abbildung 55 Tagungsprogramm

In Kooperation mit dem ALR wurde ein Veranstaltungsflyer entworfen.



Abbildung 56 Veranstaltungsflyer (vgl. https://bit.ly/39Q8Us6)

Programmpunkt: Herkunftsfrage

Die Teilnehmer wurden vor der Veranstaltung von der NVBW und den Projektpartnern nach unterschiedlichen Akteurstypen eingeteilt. Dabei wurde unterschieden zwischen Teilnehmern auf Bundes- / Landesebene, kommunale Verwaltung (inkl. Kreis), Verkehrsunternehmen / -branche, sonstige Unternehmen und Zivilgesellschaft (vgl. Abb. 52).

Die Teilnehmer erhielten je nach Einordnung einen farbigen Punkt auf ihrem Namensschild, anhand dessen sie während der Veranstaltung aufgefordert wurden, sich auf der Landkarte und in der Tabelle zu den Herkunftsfragen entsprechend einzuordnen (vgl. Abb. 52)





Abbildung 57 *(links) Eigene Einteilung der Teilnehmer in die Tabelle „Herkunftsfrage“*
Abbildung 58 *(rechts) Eigene Einteilung der Teilnehmer in die Landkarte“*

Folg

- Woher kommen Sie (anhand Einwohneranzahl festgelegt)?
- Beschäftigungsverhältnis / Tätigkeit (ehrenamtlich, Minijob, Teilzeit, Vollzeit)
- Welchen Typus / Organisationsform vertreten Sie heute (Gemeinde, Verein, Stadt, Stiftung, Unternehmen, etc.)?
- Warum sind Sie heute hier?
- Begriff Kümmerer und Koordinator einordnen
- Ich habe mit dem Thema Mobilität zu tun (Einteilung nach Anzahl der Jahre)
- Meine Aufgaben neben Mobilität sind (Verwaltung, Dorferneuerung, Nahversorgung, Umweltschutz, etc.)

Auf der Landkarte mussten die Teilnehmer die Punkte dort setzen, wo sie arbeiten und wo sie wohnen (vgl. Abb. 53). Ziel war es, eine bessere Einordnung der Kümmerer zu erhalten, um deren Randbedingungen mit in die Bewertung ziehen können.

10.2.3 Inhaltliche Aufbereitung der World Café Thementische

Für das World Café wurden vier Tische zu den Themen Mobilität, Daseinsvorsorge, Aufgaben von Kümmerern und die Zusammenarbeit von Haupt und Ehrenamt aufgestellt. Dazu wurden Fragen erarbeitet, anhand derer sich die Betreuer der Tische orientieren konnten, um die Diskussion zu starten (vgl. Abb. 54).

Tisch	Fragen / Inhalt	Betreuer
TISCH 1 Mobilität	• Was verstehen wir unter „Mobilität“? • Geht es um die Aufgaben von Kümmerer*innen? • Mobilität vs. Verkehr • „eigenes“ Begriffsverständnis	Sielicki, Pfitzer
TISCH 2 Aufgaben Kümmerer	Was ist unsere Aufgabe? Was zeichnet uns aus? Aufgabenverteilung Gemeinde, Kreis, Region - die Aufgabenverteilung • Rollenbild • Stärken / Schwächen	Kreinberger, Hennig
TISCH 3 Zusammenarbeit HA und EA	Haupt- und Ehrenamt – wie passt das zusammen? • Probleme • Chancen / Risiken • Formen der Unterstützung	v. Blanckenburg, Schiefelbusch
TISCH 4 Daseinsvorsorge	Was können wir aus anderen (Daseinsvorsorge-) Sektoren lernen? Wo gibt es sonst „Kümmerer“, mit wem können wir kooperieren?	Dahm, Beck

Abbildung 59 Inhaltliche Aufbereitung der Thementische

Jeder Tisch erhielt eine Stellwand mit Moderationsmaterial. Die Einteilung der Teilnehmer erfolgt anhand des Tagesmoderators Torsten Beck. Pro Tisch waren ca. 10 - 15 Teilnehmer. An jedem Tisch gab es ein Moderator sowie Protokollant. Die Teilnehmer hatten maximal 20 Minuten Zeit, um zu dem jeweiligen Thema zu diskutieren. Es gab vier Runden, so dass jeder Teilnehmer einmal jeden Thementisch besuchte.



Abbildung 60 World Café Tisch „Mobilität (Quelle: NVBW – Kümmerertreffen am 11.12.2019 im Innenministerium)

10.2.3.1 Baustelle Ländliche Mobilität

Im Programmpunkt „Baustelle Ländliche Mobilität“ ging es vor allem darum, konkrete zukunftsgerichtet, strategische Gedanken der Teilnehmer zu sammeln. Anhand der folgenden drei Schwerpunkte wurde die Diskussion geführt:

Wer – personenbezogene Aspekte, z.B.

- Welche Kenntnisse, Kontakte, Erfahrungen fehlen mir/uns?
- Wie wichtig ist Einzel- bzw. Teamarbeit?
- Wessen Unterstützung ist besonders wichtig?
- *Wie – prozessbezogene Aspekte, z.B.*
- Wo können wir Mittel für die eigene Arbeit finden?
- Mit wem sollte die Zusammenarbeit verbessert werden?
- Wie kann/sollte die Arbeit verstetigt werden?
- *Was – Leitlinien: inhaltliche Aspekte, z.B.*
- Ist der Aufgabenzuschnitt angemessen?
- Brauchen wir mehr Flexibilität oder einen klareren Rahmen?
- Sollte Mobilität mehr Schwerpunkt sein oder Teil mehrerer (ähnlich wichtiger) Themen?

10.2.4 Ergebnisse

Als Ergebnis der Veranstaltung wurde im Anschluss eine Ergebnisauswertung anhand folgender Fragestellung gemacht und in einem Dokument festgehalten (vgl. AP_7_2_ANHANG_Ergebnis Kümmerertreffen_Stand_200207_NVBW):

1. Welche Stärken von Kümmerern / Wünsche an diese Rolle wurden formuliert?
   1.1. Persönliche Merkmale / Qualifikationen

1.2. Arbeitsumfeld / -bedingungen

2. Welche Erwartungen / Wünsche wurden hinsichtlich des Unterstützungsbedarfs formuliert?
   2.1. In der eigenen Organisation (lokale Ebene, Vereine, Kommune, etc.)
   2.2. Von höheren Ebenen (Region, Land, Bund)

Die Wünsche und Anforderungen der Kümmerer aus der Veranstaltung sind im Schlussbericht AP 6.4 eingeflossen.

10.3 Zielgruppenorientierte Publikation

nexus

In Abstimmung mit den Projektpartnern wurde eine 16-seitige Broschüre für die Zielgruppe der lokalen und regionalen ehrenamtlichen Mobilitätsanbieter erstellt und publiziert, die über die Homepage des Projektes bestellbar ist bzw. dort zum Download bereitsteht.

10.4 Maßnahmen zur Verstetigung des ehrenamtlichen Engagements im Mobilitätsbereich sowie in weiteren Bereichen der Daseinsvorsorge

pakora.net

Patentlösungen gibt es nicht. Das hat Komobil2035 deutlich gezeigt. Jedes Vorhaben, jede Initiative für bürgerschaftlich initiierte Daseinsvorsorge-Lösungen reagiert auf spezifische lokale Anforderungen und stößt auf andere Rahmenbedingungen. Viele kommen ganz alleine klar.

Dennoch könnten Anzahl, Erfolg, Wirtschaftlichkeit und Beitrag bürgerschaftlicher Initiativen zur lokalen Daseinsvorsorge nach Einschätzung der Verbundpartner erhöht werden, wenn die nachfolgend dargestellten „Bausteine“ Teil des „normalen“ Verwaltungshandelns bzw. bei der Ausgestaltung landes- und bundesweiter Aktivitäten mit einbezogen würden. Nichtjeder Baustein ist für jede Initiative notwendig. Aber alle zusammengenommen könnten das Klima für und den Erfolg von bürgerschaftlichen Engagements deutlich voranbringen. Selbstverständlich ist mit dieser Darstellung das Spektrum zur Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements bzw. der Zusammenarbeit von Ehrenamt und Hauptamt nicht erschöpfend dargestellt. Vielmehr sollen an dieser Stelle die wichtigsten Erkenntnisse aus drei Jahren gemeinsamer Arbeit in Komobil2035 mit dem Schwerpunkt des ehrenamtlichen Engagements im Mobilitätsbereich zusammengefasst werden.

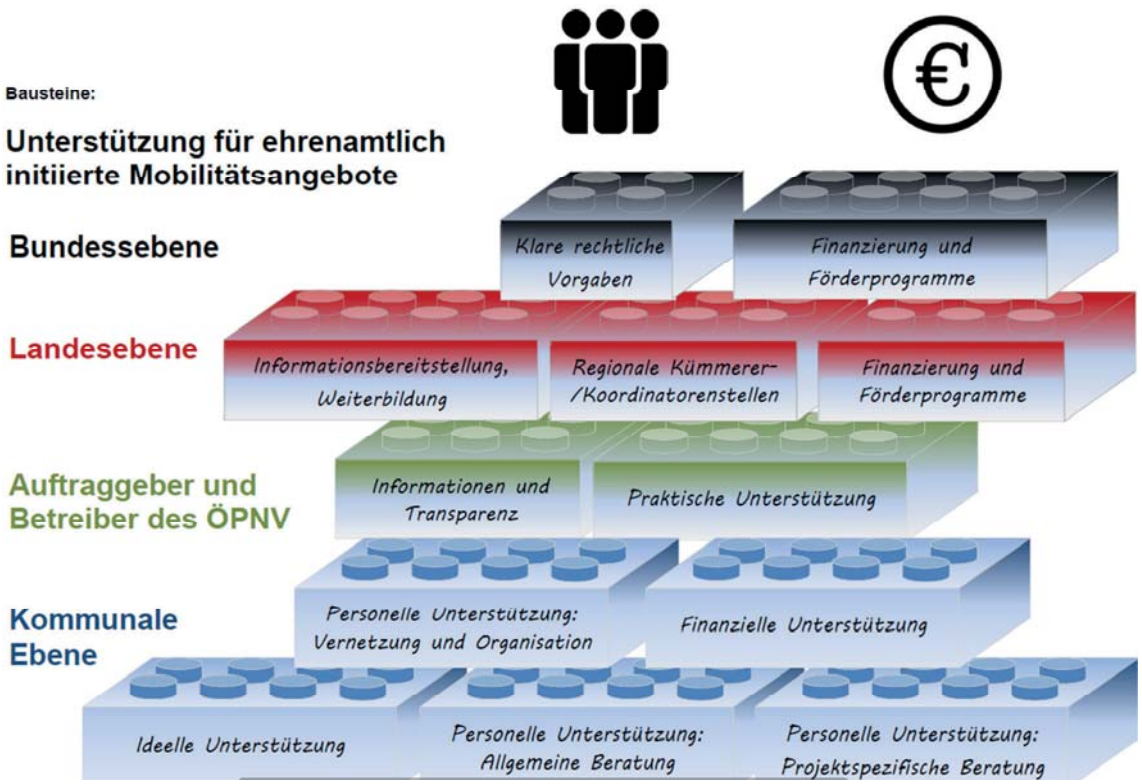


Abbildung 61 Unterstützung für ehrenamtlich initiierte Mobilitätsangebote: Bausteine für unterschiedliche Akteursebenen

Die Darstellung als „Bausteinkonzept“ verdeutlicht, dass man diese auch unterschiedlich zusammensetzen und für ein stabiles Gebäude auch nicht unbedingt jeden davon einsetzen muss. Aber je mehr Steine zusammengesetzt werden, desto größer, stabiler und dauerhafter wird die Etablierung gemeinschaftlich erbrachter Angebote der Daseinsvorsorge.

Einige der Bausteine fordern stärker das personelle Engagement, andere sind eher dem Bereich finanzielle Unterstützung zuzuordnen. Eine klare Abgrenzung ist jedoch in der Regel nicht möglich- jeder Berater muss bezahlt werden, über jedes Förderprogram müssen qualifizierte Personen zunächst nachdenken und dann entscheiden… Klar ist zumindest, dass eine Ausweitung ehrenamtlichen Engagements nicht ohne eine Ausweitung hauptamtlicher Unterstützung zu haben sein dürfte.

10.4.1 Handlungsnotwendigkeiten/Unterstützungsmöglichkeiten auf kommunale Ebene

Die kommunale Ebene ist mit Sicherheit wichtigster Akteur, wenn es um Maßnahmen zur Verstetigung des ehrenamtlichen Engagements im Mobilitätsbereich sowie in weiteren Bereichen der Daseinsvorsorge mit dem Ziel der Aufrechterhaltung eines adäquaten Angebots der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum geht.

Dies liegt zum einen in der räumlichen Nähe der kommunalen Ansprechpartner zu den ehrenamtlichen Anbietern von Daseinsvorsorge begründet, gleichermaßen für die Verwaltungsseite als auch für die kommunalen politischen Vertreter, und der daraus resultierenden Orts- und Personenkenntnis. Zum anderen liegen hier am ehesten die notwendigen querschnittsorientierten Kompetenzen und eine gewisse Übersicht über die spezifische Situation vor Ort vor.

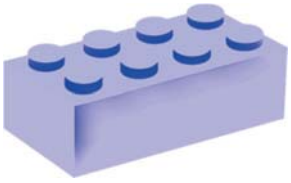
Eine Herausforderung für unterstützende Maßnahmen durch die kommunale Ebene ist jedoch die sehr unterschiedliche Gemeindegröße (mit zum Teil „zig“ Ortsteilen) und damit verbunden die sehr heterogenen Verhältnisse in Bezug auf das zur Verfügung stehende Personal, sowohl hinsichtlich der verfügbaren Arbeitszeit wie auch im Hinblick auf dessen Ausbildungs- und Erfahrungshintergrund.

Im Projekt Komobil2035 liegt der Schwerpunkt auf Daseinsvorsorge im *ländlichen* Raum. Daher befassen sich die nachfolgenden Ausführungen überwiegend mit der Situation in Gemeinden und Kleinstädten. Von diesen werden viele von ehrenamtlich tätigen Bürgermeistern vertreten, denen jeweils nur sehr kleine Verwaltungen zur Seite stehen.

Kommunale Verwaltungen:

Was brauchen ehrenamtlich getragene/initiierte Mobilitätsangebote und weitere Daseinsvorsorgeangebote (bspw. Dorfläden, soz. Treffpunkte, …) von den Kommunen?

10.4.1.1 Baustein Ideelle Unterstützung

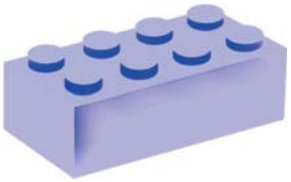


Immer notwendig ist eine ideelle Unterstützung, die sich in einem offenen Ohr für Anfragen und Wünsche aus der Bürgerschaft und das zur-Verfügung-stellen von **Plattformen zum Informationsaustausch** niederschlägt.

In der Anfangsphase eines Projekts geht es bspw. um das Bereitstellen von Veranstaltungsräumen, Vorstellungsmöglichkeiten von Projektideen in Gemeinderatssitzungen, oder Präsenz von politischen Vertretern bei Einwohnerveranstaltungen, Ankündigung über kommunale Medien wie Mitteilungsblätter und Homepages. Dies ermöglicht (Mobilitäts-)Initiativen, bekannter zu werden und überhaupt genügend Mitstreiter zu finden.

Im Hinblick auf die Verstetigung ist eine intensive, von den Kommunen unterstützte Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich für ehrenamtlich angebotene Mobilitätsdienstleistungen, da zum einen die Angebote auch den „nachwachsenden Generationen“ oder bspw. neu Zuziehenden bekannt gemacht werden müssen, vor allem aber auch im Hinblick auf das Anwerben neuer Fahrer und Fahrerinnen, die die unverzichtbare Basis jedes Mobilitätsangebots bilden.

10.4.1.2 Baustein Personelle Unterstützung: Allgemeine Beratung

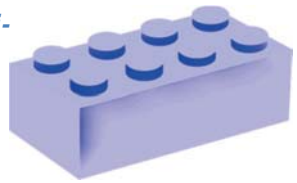


Projektinitiatoren benötigen des Weiteren i. d. Regel auf kommunaler Ebene **Ansprechpartner/Beratung**:

Wie lässt sich unsere Idee mit den sonstige Planungen der Kommune verknüpfen, Wie/wo finden wir geeignete Experten für Detailfragen, was ist rechtlich möglich, wie könnte eine Finanzierung aussehen…?

In kleinen Gemeinden ist hier zunächst der Bürgermeister selbst der geeignete Ansprechpartner in seiner Rolle als Vernetzer von Bürgerinteressen. Für detaillierte Fachfragen sind jedoch weitere Ansprechpartner notwendig, welche nach Möglichkeit über die Kommune vermittelt werden sollten.

10.4.1.3 Baustein Personelle Unterstützung: Projektspezifische Beratung, Vernetzung und Organisation



In Komobil2035 konnte klar herausgearbeitet werden, dass hier **kommunale Kümmerer/Koordinatoren** für Ehrenamtler wie auch die Gemeinden eine große Hilfe sind.

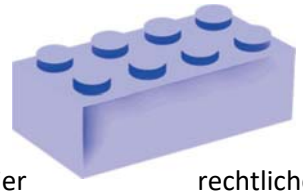
Diese benötigen grundsätzlich ein eigenes **Stundenbudget** für die Beratungstätigkeit. Dazu können entweder Personen aus der Verwaltung entsprechend freigestellt werden oder zusätzliches Personal, bspw. auch auf 450-Euro-Basis, eingestellt werden. Eine solche Kümmerer-Tätigkeit ist definitiv kein „Das-machen-Sie-mal-nebenbei-Job“.

Diese kommunalen Kümmerer/Koordinatoren müssen einerseits ein großes Netzwerk an Kontakten innerhalb der Kommune, aber auch zu Personen und Beratungsstellen auf Kreis- und Landesebene haben und sollten andererseits vor Ort als Person und verlässlicher Ansprechpartner bekannt sein bzw. werden. Ziel muss daher sein, die entsprechenden Personen **dauerhaft zu beschäftigen**, d.h. mindestens über mehrere Jahre.

Die Tätigkeit eines Kümmerers/Koordinators kann sich auf rein vernetzende/beratende Aufgaben beschränken. In kleinen Kommunen übernimmt dieser jedoch häufig auch praktische Tätigkeiten wie das Entgegennehmen und Koordinieren von Fahrtbestellungen. Dazu ist zusätz-

lich ein entsprechendes Stundenbudget notwendig, zumal wenn sich die Unterstützung nicht nur auf Mobilitätsfragen beschränken soll, sondern auch weitere Bereiche der Daseinsvorsorge angesprochen und vernetzt werden.

10.4.1.4 Baustein Finanzielle Unterstützung:



Neben Personal benötigen Daseinsvorsorge-Initiativen in fast allen Fällen auch **Geld**.

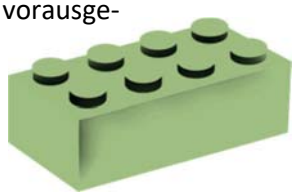
Auch hier können die Kommunen unterstützen. Allerdings müssen hier rechtliche Rahmenbedingungen beachtet werden. Kommunen dürfen nicht als Konkurrenz zu anderen Anbietern auftreten. Dies kann bspw. der Fall sein, wenn ein örtlicher Taxibetrieb durch Haus-zu Haus-Fahrten einer Bürgerinitiative Konkurrenz sieht oder zusätzlich zu vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten ein neuer Dorfladen gegründet werden soll.

Wenn eine Kommune für sich die Notwendigkeit sieht, das Daseinsvorsorge-Angebot mit Hilfe bürgerschaftlichen Engagements zu verbessern, kann sie jedoch bspw.

- zu vorhandenen Förderangeboten beraten
- die Ko-Finanzierung bei Fördermittelanträgen übernehmen
- Zuschüsse für einmalige Investitionen und/oder den laufenden Betrieb gewähren
- Unbare Unterstützung bspw. durch Bereitstellen von Räumen/Gebäuden/Fahrzeugen geben.

10.4.2 Unterstützung durch Auftraggeber und Betreiber des ÖPNV – Landkreise, Verkehrsbetriebe

Immer notwendig ist selbstverständlich auch auf Kreisebene die ideelle Unterstützung, die sich in einem offenen Ohr für Anfragen und Wünsche aus Bürgerschaft und Kommunen und die Bereitschaft zum Dialog und zur Einbindung neuer Ansätze in das öffentlich bereit zu stellende Mobilitätsangebot niederschlägt. In den beiden Landkreisen der Modellregion war diese vorhanden. Im bundesweiten Vergleich darf dies aber nicht als gegeben vorausgesetzt werden.



10.4.2.1 Baustein Information und Transparenz

Grundlegend dafür sind ausreichend Informationen zu den jeweiligen Zielen, mittel- und langfristigen Planungen der Betreiber und Verkehrsverbünde, wie diese ja bspw. in den Nahverkehrsplänen grundsätzlich dargestellt werden. Dazu gehören auch klare Aussagen dazu, in welchen (Teil-)Räumen konkret keine Verbesserungen oder ggf. sogar Verschlechterungen des ÖPNV-Angebots zu erwarten sind, bspw. durch den Wegfall von Schulbusverkehren durch Veränderungen infolge des demografischen Wandels.

Ebenso muss allerdings allen Bürgern klar kommuniziert werden, dass ein dauerhaftes, verlässliches ergänzendes Mobilitätsangebot nur im Rahmen von Gemeinschaftsverkehr-Projekten geschaffen werden kann, welche in den Linienverkehr integriert sind und/oder eine klare Verpflichtung zur Beförderung aller Bevölkerungsgruppen haben. Eine Aufnahme in die Fahrplanauskunft macht dann keinen Sinn, wenn nur Über70jährige befördert werden, die aus der Ge-

meinde des ehrenamtlichen Fahrdienstes kommen. Dann ist dieser Fahrdienst zwar ein wichtiges Element für die Lebensqualität dieser Bevölkerungsgruppe vor Ort, man sollte dann aber auch ehrlicherweise darauf hinweisen, dass Gemeinschaftsverkehre dieser Art kein Ersatz für eigentlich notwendige, öffentliche Beförderungsleistungen sind.

10.4.2.2 Baustein Praktische Unterstützung



Auch für bürgerschaftliche Mobilitätsprojekte, die nicht Teil des Linienverkehrs sind und ggf. auch nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen nutzbar sind, können die Kreise ggf. Unterstützung bieten, bspw. über Fahrzeugüberlassung, Mitnutzungsmöglichkeiten bestehender Haltestellen, Abstimmung von Fahrzeiten u.ä.

Exemplarisch sei hier genannt, dass im Rahmen von KOMOBIL über die Kreisverwaltungen Sondergenehmigungen bei Halte-/Parkmöglichkeiten für ALLE gemeldeten Gemeinschaftsverkehre ausgesprochen wurden, bspw. vor Krankenhäusern.

Ebenso können mit Unterstützung des Kreises „Fördermittelscouts“ etabliert werden, die im Förderdschungel helfen, das passende Programm für den jeweiligen Daseinsvorsorgebereich zu finden. Zudem können auf Landkreis-/Regionsebene die unterschiedlichen Kümmerer-Arten untereinander vernetzt und unterstützt werden.
Es müssen also nicht immer die „großen“ Dinge sein, mit denen die öffentliche Hand unterstützen kann. Und die Unterstützung muss auch nicht immer finanzieller Natur sein. Durch den kontinuierlichen Dialog untereinander können beide Seiten voneinander profitieren und lernen. Kreis und/oder Region können somit zu einer festes Anlaufstelle werden für Organisation, Vernetzung und Beratung.

10.4.3 Landesebene

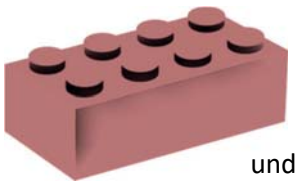
Handlungsnotwendigkeiten/Unterstützungsmöglichkeiten auf Landesebene

Auf Landesebene befassen sich fast alle Fachministerien mit Themen, die für das Ehrenamt relevant sind. Die Notwendigkeit für eine **ressortübergreifende Abstimmung** ist daher offensichtlich und wird häufig auch gelebt. Zum Teil werden Fragestellungen wie über den Normenkontrollrat in Baden-Württemberg extern bearbeitet und es entstehen Werke wie die „Studie zur Bürokratieentlastung im Ehrenamt“, in der konkrete Vorschläge an das Land und die Ministerien übergeben wurden[17]. Oder es gibt gemeinsam initiierte Veranstaltungen wie „Mobilität organisieren auf dem Land - Wir kümmern uns drum“, die von der Akademie für ländliche Räume als Forum des KOMOBIL-Vorhabens mit Unterstützung des Kabinettsausschusses Ländlicher Raum sowie des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-

[17] https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/studie-zur-buerokratie-entlastung-im-ehrenamt-vorgestellt/ (abgefragt am 31.01.2020)

Württemberg in Stuttgart stattfand[18]. Oder es entstehen Studien aus dem Impulsprogramm der Landesregierung zum gesellschaftlichen Zusammenhalt[19].

Finanzierung und Förderprogramme



Neben den o.g. und den rechtlichen Rahmenbedingungen sind auf Landesebene vor allem die jeweils angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten- und Förderprogramme für Vereine, soziale Institutionen und Ehrenamt von großer Bedeutung. Im Rahmen von Komobil2035 wurden insbesondere die Fördermöglichkeiten genauer untersucht, auf die sich die nachfolgenden Empfehlungen beziehen.

Grundsätzlich zu unterscheiden ist dabei zwischen Fördermöglichkeiten

- für die Projekt-Initiierung
- und dem dauerhaften Betrieb von ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten.

Wichtigste Kostenfaktor beim Start eines ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten sind meist die Fahrzeug-Anschaffungskosten, so dass hier höhere Einmal-Beträge für Investitionen gefragt sind.

Im laufenden Betrieb fallen dagegen überwiegend Kosten für Personal (Kümmerer/ Koordinatoren, Fahrtenorganisation, ggf. Aufwandsentschädigung für Fahrer und Fahrerinnen) und die Betriebskosten für die Fahrzeuge an, so dass hier eher kontinuierlich, aber mit niedrigen Summen unterstützt werden muss. Dies erfordert daher zwei unterschiedliche Förderschienen, wie dies in Baden-Württemberg ja bereits in Ansätzen mit der Bürgerbus-Förderung und der „Verwaltungskostenpauschale“ umgesetzt wird. Die nachfolgenden Hinweise haben parallel für beide Ausrichtungen Gültigkeit.

10.4.4 Empfehlungen zur Ausgestaltung von Förder-/Finanzierungsmöglichkeiten:

10.4.4.1 Kontinuität

- mehrjährige/dauerhafte Programme statt ständig neuer Einzelaufrufe.
Ehrenamtliche Initiativen bestehen i. d. R. aus Verwaltungs-Laien. Es ist für die Akteure sehr aufwendig, sich durch den Förderdschungel durchzuarbeiten und geeignete Programme zu finden, Anträge entsprechend zu formulieren und fristgerecht abzugeben. Entscheidungsprozesse, an denen eine Vielzahl von engagierten, aber fachlich nicht versierten Personen beteiligt sind, laufen langsam. Daher helfen den Initiativen vor allem Programme, die immer wieder in zumindest ähnlicher Form aufgelegt werden (wie bspw. ELR, LEADER, Ehrenamtspauschale…) so dass sich die Akteure in Ruhe mit dem Antragsprozedere auseinandersetzen können. Langfristig laufende Programme bzw. Fördermöglichkeiten machen es auch lokalen und regionalen Kümmerern einfacher, auf Erfahrungswerte bei der Antragsstellung aufbauen zu können und bei der Beratung von Initiativen zeit- und arbeitssparende Routinen zu entwickeln.

[18] https://lel.landwirtschaft-bw.de/pb/,Lde/Startseite/Akademie+Laendlicher+Raum/191211_Mobilitaet+organisieren_Kuemmerer/ (abgefragt am 31.01.2020)
[19] https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/zusammenhalt-in-baden-wuerttemberg-stark-und-stabil/ (abgefragt am 31.01.2020)

Zudem ermöglichen langfristig laufende Förderansätze dem jeweiligen Fördermittelgeber, die Bedingungen bei Bedarf partiell nachzujustieren und das Angebot sukzessive zu optimieren, wenn sich bspw. herausstellt, dass an einzelnen Stellen unnötige Hürden für Antragssteller bestehen, die Zielrichtung der eingehenden Anträge nicht ganz der ursprünglichen Intention entspricht oder sich gesellschaftliche oder technische Rahmenbedingungen ändern.

10.4.4.2 Einfache, kurze Antragsverfahren



Ehrenamtliche wollen ihre Ideen i. d. R. kurzfristig verwirklichen. Enthusiasmus und Schwung der Beteiligten gehen jedoch oft verloren, wenn ein mehrmonatiger bis mehrjähriger Antragsprozess für die notwendige Finanzierung vor der Projekt-Umsetzung abgeschlossen sein muss. Ein Anhaltswert könnte ein Zeitraum von ca. 6 Monaten von Antragsstellung bis Förderzusage sein. Bei langfristig laufenden Programmen mit Stichtagsregelung wären entsprechend zwei Stichtage pro Jahr anzubieten.

Bürgerschaftliche Initiativen sind oft damit überfordert, noch vor dem konkreten Beginn eines Projekts detaillierte Kosten- und Personalberechnungen aufzustellen, da derartige Projekte von individuellen Beiträgen und dem Engagement Einzelner gesteuert werden und häufig erst mit fortschreitender Konkretisierung bzw. Umsetzung eine größere Dynamik und auch Professionalität erreichen.

Mit pauschalisierten Förderbeträgen, die in einem knappen Verfahren beantragt werden können, kann für die konkrete Umsetzung vor Ort nach den vorliegenden Erkenntnissen i. d. R. im Hinblick auf das Entstehen neuer, zusätzlicher ehrenamtlicher Mobilitätsangebote mehr erreicht werden, als wenn detailliert aufzuschlüsselnde Vor-Kalkulationen verlangt werden, auch wenn diese ggf. höhere Fördersummen möglich machen.

10.4.4.3 Ehrenamtlich initiierte Mobilitätsangebote direkt adressieren

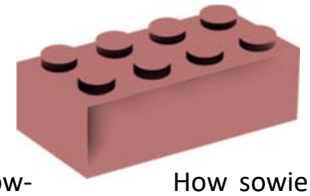
Das Thema Mobilität/Erreichbarkeit spielt bei fast allen Fragen der Daseinsvorsorge vor Ort – nicht nur im ländlichen Raum - eine grundlegende Rolle und wird von den Beteiligten und in Veröffentlichungen auch regelmäßig als „Knackpunkt“ für Nahversorgung, medizinische Versorgung oder soziale Teilhabe benannt.

Sowohl in Befragungen/Erhebungen[20] zum Thema Ehrenamt wie auch bei bisherigen Fördermaßnahmen taucht das Thema „Mobilität“ jedoch fast nie als eigenständiger Punkt auf. Akteure müssen daher meist auf Umwegen (bspw. über Projekte zur sozialen Teilhabe, Dorfentwicklung, E-Mobilität …) Unterstützung für Mobilitäts-Angebote suchen und Förderanträge für entsprechende Ausschreibungen „passend“ machen. Ergänzend zur den vom Verkehrsministerium BW aufgelegten Programmen zur Bürgerbusförderung und zur „Verwaltungskostenpauschale zur Unterstützung von ehrenamtlich getragenen Verkehren im ÖPNV“ sollten hier weitere flexible Förder-Angebote für ehrenamtlich getragene Gemeinschaftsverkehre unterschiedlichster Art aufgelegt und kommuniziert werden.

[20] Bspw. im Freiwilligensurvey 2014

10.4.4.4 Weitere Maßnahmen zur Koordination und Verstetigung auf Landesebene

Informationsbereitstellung, Weiterbildung



Neben der finanziellen Unterstützung von bürgerschaftlichen Mobilitätsinitiativen ist die Landesebene auch dafür prädestiniert, Informationen und Weiterbildungsmöglichkeiten für Engagierte zu bündeln und bereitzustellen. Das in den Fachressorts vorhandene Know-How sowie aktuelle Erkenntnisse und Neuerungen sollten den Koordinatoren auf Kreisebene strukturiert und gebündelt zugänglich gemacht werden. Dabei sind sowohl einfach abzurufende Informationen, bspw. über das neue Informationsportal der NVBW, als auch das aktive Anbieten von Vernetzungs-, Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen notwendig.

Die lokalen Akteure und Kümmerer vor Ort sollten diese Informationen ebenfalls abrufen können. Für deren Vernetzung und Weiterbildungs-Veranstaltungen zu Einzelthemen ist jedoch die „mittlere“ Ebene der Kreise oder Regionen auf Grund der direkteren persönlichen Kontakte, der kürzeren Anreisewege und vor allem der intensiveren Ortskenntnis der entsprechenden Personen am besten geeignet.

10.4.4.5 Unterstützung regionaler Kümmerer-/Koordinatoren-Stellen

Ein entsprechender Stellenschlüssel zur Einrichtung einer Beratungs- und Vernetzungsstelle (wie z. B. dem „Regionalen Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr“ Ostwürttemberg) bei den Regionalverbänden mit ihrem ressortübergreifenden Denk- und Planungsauftrag wäre eine große Hilfe bei der Einbindung bürgerschaftlichen Engagements in Fragen der Daseinsvorsorge, insbesondere im ländlichen Raum. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei den Regionalverbänden in Baden-Württemberg unterschiedliche Themenbereiche der Daseinsvorsorge – von Mobilität über Nahversorgung bis zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung insgesamt – räumlich zusammengedacht und zugleich durch die kommunale Verankerung sehr praxisnah geplant werden.

Für die Verankerung der mittleren Koordinierungsebene bei den Regionalverbänden spricht zudem, dass für Baden-Württemberg nur 12 statt – auf Kreisebene - bis zu 44 Koordinatorenstellen notwendig wären. Außerdem erweist sich gerade bei Fragen der Mobilität eine kreisgrenzen-übergreifende Herangehensweise immer wieder als notwendig. Über das Thema Mobilität hinaus sollte der Fokus dieser Vernetzungs- und Beratungsstellen den Bereich Daseinsvorsorge (bezogen auf die eher akteursbezogenen Themen Nahversorgung, med. Versorgung, Bildung, Mobilität, Soziales, jedoch nicht die technische Infrastruktur) umfassend abdecken.

10.4.5 Handlungsnotwendigkeiten/Unterstützungsmöglichkeiten auf Bundesebene



Von den Akteuren vor Ort werden im Hinblick auf ehrenamtlich erbrachte Mobilitätsdienstleistungen immer wieder die „komplizierten rechtlichen Rahmenbedingungen“ sowie Versicherungsfragen als demotivierend und hinderlich für die Umsetzung von Ideen und Projekten genannt.

Hier ist die Bundesebene gefragt. Bezogen auf den Themenschwerpunkt Mobilität ergeben sich vor allem zwei Punkte, zu denen eine eindeutige rechtliche Klärung bzw. eine abschlie-

ßende, allgemein verständliche Darstellung der rechtlichen Situation auf Bundesebene dringend notwendig ist

- **Abgrenzung zum Taxigewerbe** - was dürfen Ehrenamtliche anbieten, was nicht?
- **Was dürfen Kommunen selbst anbieten, inwieweit dürfen sie bürgerschaftliche Mobilitäts-Angebote unterstützen?** (diese Frage ist analog auch bspw. im Hinblick auf MVZs, Dorfläden etc. zu klären)

Diese Fragestellungen sind nicht neu und wurden auch im Rahmen von früheren Bundesprojekten thematisiert, bspw. beim Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge[21] oder auch im Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“[22]. Im Rahmen von KOMOBIL wurden weitere diesbezügliche Studien in Auftrag gegeben und deren Ergebnisse in das KOMOBIL-Portal integriert. Gleichwohl zeigt sich an dem „Immer wieder in der Diskussion auftauchen“, dass auf Bundesebene (und auch hier ressortübergreifend) abschließender Klärungsbedarf besteht.

10.4.6 (Zwischen-)Fazit

Auf sämtlichen Organisationsebenen – von den Kommunen bis zum Bund - ist eine Unterstützung ehrenamtlicher Mobilitätsangebote möglich und notwendig. Neben eher ideeller Unterstützung sind zahlreiche Möglichkeiten für praktische und finanzielle Hilfe vorhanden. Mindestens gleichbedeutend wie die finanziellen Fördermöglichkeiten sind die Themen Kommunikation, Wissenstransfer und Vernetzung als Dreh- und Angelpunkt für das bürgerschaftliche Engagement in Mobilität und Daseinsvorsorge. Dafür braucht es konkrete, verlässliche Ansprechpartner, die Ehrenamtliche unterstützen und motivieren. Das Konzept der Kümmerer/Koordinatoren auf kommunaler und regionaler Ebene hat sich dabei für die Modellregion Ostwürttemberg bewährt. Dieses sollte ausgebaut sowie in weiteren Regionen umgesetzt werden.

Eine klare Definition für „DEN / DIE Kümmerer/in“ gibt es auch nach Abschluss von Komobil2035 (noch) nicht. Die bislang vorhandenen Kümmerer kümmern sich u a. um Teilbereiche wie Fahrdienste, soziale Teilhabe, Pflege oder auch weiteren Einrichtungen der Daseinsvorsorge, ihre Arbeitgeber können Kommunen, aber auch Organisationen wie bspw die Diakonie u.ä. sein. Die jeweiligen Aufgaben ergeben sich aus den örtlichen Verhältnissen und Anforderungen.

Maßnahmen zur Verstetigung bürgerschaftlichen Engagements lassen sich somit nicht global für alle Themenfelder aussprechen. Für alle Themenbereiche der Daseinsvorsorge gilt jedoch: Ein Netzwerk zur Unterstützung Ehrenamtlicher und der hervorragenden durch sie erbrachten Leistungen braucht mindestens drei Ebenen:

---

[21] https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ministerien/MOROPraxis/2015/MORO_Praxis_2_15.html

[22] http://www.modavo.hs-nb.de/

- Kommunen:
  Kümmerer vor Ort, als direkte Ansprechpartner mit vielen persönlichen Kontakten und Ortskenntnis
- Kreis und/oder Region:
  Feste Anlaufstelle, für Organisation, Vernetzung und Beratung
- Land und/oder Bund:
  Feste Anlaufstelle, für strategische Rahmensetzung zuständig, passende Förderstruktur und Expertenwissen

Und es braucht eine verlässliche, langfristig ausgerichtete Förderstrategie statt ständig neu „aufploppender“ Einzel-Maßnahmen.

10.5 Empfehlungen für Politik und Verwaltung

pakora.net

Ziel ist es, langfristig eine landesweite Unterstützungs-Infrastruktur für ehrenamtlich basiertes Engagement zu etablieren, welche Bottom-Up-Elemente aus Initiativen vor Ort ebenso einschließt wie geeignete Maßnahmen von Politik und Verwaltung.

Damit soll das vorhandene Potenzial für ehrenamtliches Engagement bestmöglich und wirtschaftlich erschlossen, für die dort Engagierten attraktiv gehalten und zugleich die Lebensqualität insbesondere im ländlichen Raum verbessert werden.

Im Rahmen von KOMOBIL ist untersucht worden,

- welche Motivation und Anforderungen sich bei den ehrenamtlichen Fahrdiensten in der Region Ostwürttemberg ergeben
- auf was sich das Engagement der Ehrenamtler aktuell zurückführen lässt und ob sich dies bis 2035 verändern könnte
- ob und wenn ja wie, eine hauptamtliche Unterstützung das ehrenamtliche Engagement entlasten könnte
- ob eine Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Bereiche der Daseinsvorsorge, aber auch andere räumliche Bezugseinheiten möglich ist.

10.5.1 Motivation und Anforderungen bei den ehrenamtlichen Fahrdiensten in der Region Ostwürttemberg

Durch Befragungen, Gespräche und gemeinsame Veranstaltungen konnte festgestellt werden, dass einerseits eine Entlastung (bspw. bei Bürokratie) und Unterstützung (bspw. bei Finanzierung) gewünscht ist, gleichwohl aber der Wunsch nach „Unabhängigkeit“ sehr ausgeprägt ist und Befürchtungen bestehen, dass man bei „übergeordneter, koordinierender Begleitung“ nicht mehr frei agieren kann, bspw. bei der Festlegung, wer befördert werden soll und wer nicht. Allen Fahrdiensten gemeinsam ist, dass man durch die Angebote die Situation vor Ort verbessern möchte und Fahrtmöglichkeiten geschaffen wurden, die vom öffentlichen Personennahverkehr nicht abgedeckt werden.

Bei den Fragen „Was vor Ort wird benötigt?“ und „Was kann/will der ÖPNV leisten?“ sind Politik und Verwaltung vor Ort aufgerufen, sich mit den Betroffenen (Seniorenbeirat, Jugendvertreter, Angehörige, Integrationshelfer, Alleinerziehende, …) zu besprechen und entsprechende Lösungsansätze mit den Trägern des ÖPNV zu entwickeln resp. eine Umsetzung im Sinne der Gemeinschaftsverkehre als Bottom-Up-Ansatz aus der Bevölkerung heraus zu initiieren.

10.5.2 Engagement der Ehrenamtler aktuell und in 2035

Hier gilt es grundsätzlich zu unterscheiden, ob die ehrenamtliche Tätigkeit eher die operative Seite (bspw. Fahrer oder Disposition) betrifft oder die organisatorische (bspw. Versicherungsfragen oder Abrechnung). Zentrale Motivation ist die „Lust am Helfen“ bzw. der „Spaß beim Umgang mit Menschen“. An allgemeinen Trends ist zu beobachten, dass „projektbezogene Tätigkeit“ eher Anklang findet als ein sich „über mehrere Jahre binden“ (z.B. wer früher Kassierer

wurde blieb das i.d.R. sein Leben lang) und dass die Frage nach der Entlohnung sehr konträr gesehen wird. Für die einen gilt „Anerkennung ist Lohn genug“ während bei anderen durchaus auch eine angemessene finanzielle Entschädigung als notwendig bei der Rekrutierung und beim „bei der Stange halten“ gesehen wird. Positiv im Hinblick auf 2035 stimmt, dass die heutige wie auch die „nachwachsende“ zukünftige ältere Generation einerseits immer länger gesund bleibt und andererseits nach sinnhaften Tätigkeiten mit Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben sucht.

Auch hier ist der Dialog vor Ort zu empfehlen, um bspw. zu vermeiden, dass finanzielle Angebote gemacht werden, wo eigentlich nur Anerkennung gewünscht ist. Hier können auch ganz niederschwellige Angebote greifen, bspw. ein „Tag der Vereine“, bei dem sich alle Vereine/Angebote präsentieren können, ihr Angebot vorstellen und auch für Neumitglieder/Ehrenamtler werben können. Adressat sind hierbei auch die Neubürger/Zugezogenen, die über eine zentrale Veranstaltungen „sehen, schmecken, fühlen“ können, was es vor Ort gibt und wie man sich einbringen kann.

10.5.3 (Wie) kann eine hauptamtliche Unterstützung das ehrenamtliche Engagement entlasten?

KOMOBIL hat gezeigt, dass eine hauptamtliche Unterstützung die Arbeit der Ehrenamtlichen vor Ort unterstützen kann. Sei es, dass eine Organisation wie bspw. das DRK koordiniert, oder auf kommunaler/regionaler Ebene Kümmerer etabliert werden, die Aufgaben für das Ehrenamt übernehmen, als Ansprechpartner zur Verfügung stehen oder bestehende Angebote vernetzen. Auch auf Landesebene ist über die NVBW eine landesweite Anlaufstelle vorhanden, die neben Beratungsleistungen auch die im Rahmen von KOMOBIL entwickelte/erweiterte Informationsplattform gemeinschaftsverkehre-bw.de über das Projektende hinaus weiterbetreibt. Dort finden sich auch Fördermöglichkeiten, die für ehrenamtliche Angebote durchaus wichtig sein können (sowohl in der Gründungsphase als auch im laufenden Betrieb). Der „Förderdschungel“ gestaltet sich aber so dicht, dass man aus Laiensicht häufig Programme erst gar nicht mitbekommt oder diese so kompliziert in der Antragsstellung sind, dass Aufwand und Ertrag nicht im Verhältnis stehen. Hier können „Fördermittel-Scouts“ bei Landkreisen oder entsprechenden Agenturen entsprechende Unterstützung leisten.

All dies muss aber seitens der Ehrenamtler auch angenommen werden. Es handelt sich also um ein Angebot, das möglicherweise bereitgestellt, aber nicht genutzt wird. Will man über die hauptamtliche Unterstützung eine steuernde Wirkung erreichen (bspw. Schaffung eines verlässlichen Angebots zur Personenbeförderung im ländlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen und nicht nur für ausgewählte), dann müsste man Fördermöglichkeiten an bestimmte Bedingungen knüpfen. Dies ist ein sehr sensibler Punkt, da aus den Kontakten heraus (s. auch Punkt 1 oben in der Liste) die Unabhängigkeit ein großes Gut für die Ehrenamtler darstellt.

Zu erwähnen ist noch, dass die hauptamtliche Unterstützung nicht zwingend durch die öffentliche Hand erfolgen muss. Neben den schon genannten Anknüpfungspunkten bei der „Blaulicht-Fraktion“ gibt es auch Beispiele für private Unternehmen, bspw. im Kontext „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, das ausgeweitet werden könnte oder für Dienstleister im Ein-

zelhandel bis hin zu Krankenkassen oder der kassenärztlichen Vereinigung, die Mobilität vor Ort sicherstellen können.

10.5.4 Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Bereiche der Daseinsvorsorge, aber auch andere räumliche Bezugseinheiten

KOMOBIL hat einen Baukasten an Unterstützungsmöglichkeiten angeboten entwickelt, die sicherlich auch auf andere Bereiche der Daseinsvorsorge wie auch auf andere räumliche Einheiten übertragen werden können. Aber wie der Begriff „Baukasten“ schon nahelegt, gibt es nicht den einen Königsweg, der alle Probleme löst. Die unterschiedlichen Bereiche der Daseinsvorsorge sind unterschiedlich organisiert. Einige Themenfelder wie bspw. der ÖPNV gehören mindestens teilweise zu den Pflichtaufgaben der öffentlichen Hand, vieles ist jedoch privatwirtschaftlich organisiert und von Gewinnerzielungsabsichten einzelner Protagonisten geprägt. Hinzu kommt, dass bürgerschaftliches Engagement häufig „aus der Not heraus“ entsteht, weil etwas nicht mehr funktioniert oder entsprechende Angebote fehlen und sich dann in Grauzonen bewegt, wo Pflichten, Zuständigkeiten und Rechte nicht immer vollständig geklärt werden (können). Hier muss sich Politik und Verwaltung fragen,

- welche Leistungen und Angebote flächendeckend zur Verfügung gestellt werden sollen,
- wer diese erbringen soll und wie diese (von wem) finanziert werden,
- auf welcher Ebene eine koordinierende und finanzielle Unterstützung der Kümmerer erfolgen soll und was deren jeweiliger Aufgabenbereich sein soll.

Durch das Infoportal zu den Gemeinschaftsverkehren wurden Voraussetzungen geschaffen, dass Informationen zentral abgerufen werden können und das Rad nicht tausendfach neu erfunden werden muss. Ähnliche Portale finden sich im Kontext Nahversorgung, wie bspw. das Dorfladen-Netzwerk oder DORV. Diese werden überwiegend von privaten Unternehmen angeboten, welche auf diesem Wege Beratungsleistungen anbieten. Sie sind häufig aber nicht flächendeckend vertreten bzw. bundesweit geeignet. Es gibt zudem Parallelstränge, wie bspw. das vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein vertretene Markt.Treff-Konzept.

Festzuhalten bleibt, dass zunehmend Personen in Personal-Union Kümmerer-Aufgaben vor Ort übernehmen oder mehrere Kümmerer parallel unterwegs sind. Hier sollten Politik und Verwaltung ein waches Auge dahingehend haben, ob eine gemeinsame (ggf. hauptamtliche) Koordinierung nicht zielführender ist, als die Kümmerer als Einzelkämpfer unterwegs sein zu lassen. Der Ansatz von KOMOBIL, eine ausgewogene Mischung zwischen direkter Unterstützung vor Ort und gebündelter Information über das Portal zu bieten, hat sich bewährt und könnte (größer gedacht) auch eine abgestimmte Vorgehensweise für weitere Bereiche der Daseinsvorsorge bieten. Der Bedarf an Koordinatoren wird aber sicherlich weiter steigen, zumal wenn weitere Aufgaben an das Ehrenamt übertragen werden.

Im Vorfeld des Projekts war ein erster Prototyp für die mögliche Vernetzung und Unterstützung der Akteure entworfen worden (s. Abb. 62)

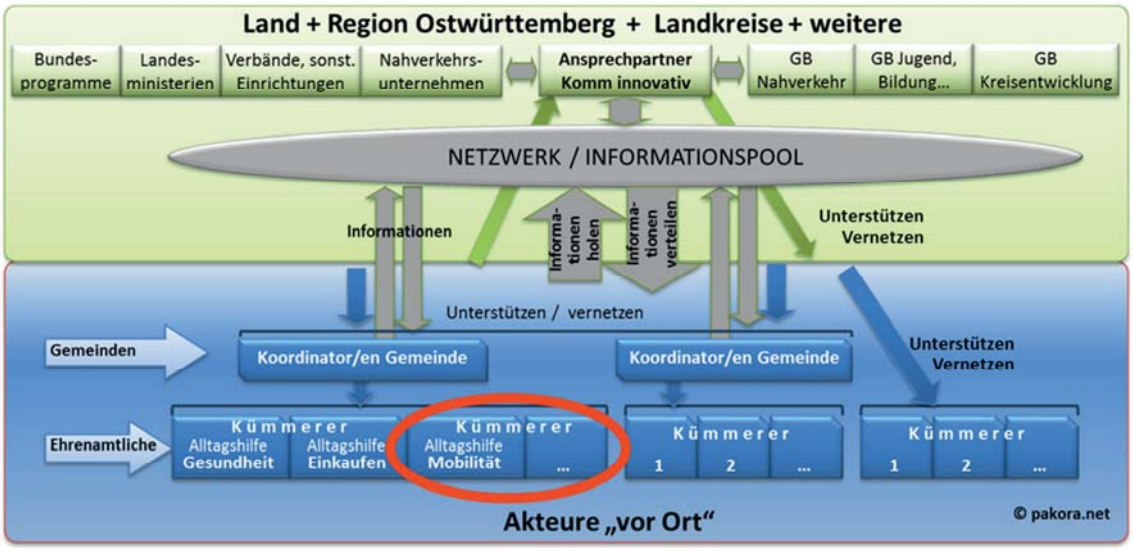


Abbildung 62 Vorschlag Koordinatorenportal zur Zusammenarbeit Ehrenamt – Hauptamt im Bereich der Daseinsvorsorge (pakora.net 2015)

Die Ergebnisse von Komobil legen nun nahe, für den Bereich Mobilität das bereits vorhandene zentrale landesweite Informations- und Beratungsangebot weiter auszubauen sowie die Stärkung der mittleren Ebene zu forcieren. Auf kommunaler/lokaler Ebene ist ein flächendeckender organisatorischer Ansatz dagegen aufgrund der Heterogenität der vorgefundenen Initiativen und Projekte, die wiederum auf sehr vielfältige lokale Rahmenbedingungen aufbauen, weniger erfolgversprechend. Hier wird es vielmehr Aufgabe der regionalen Koordinatoren sein, spezifische Unterstützungs- und Vernetzungsangebote für „ihren“ Teilbereich anzubieten und umzusetzen. Dementsprechend wurde der ursprüngliche Vorschlag für ein Koordinatorenportal weitergeführt.

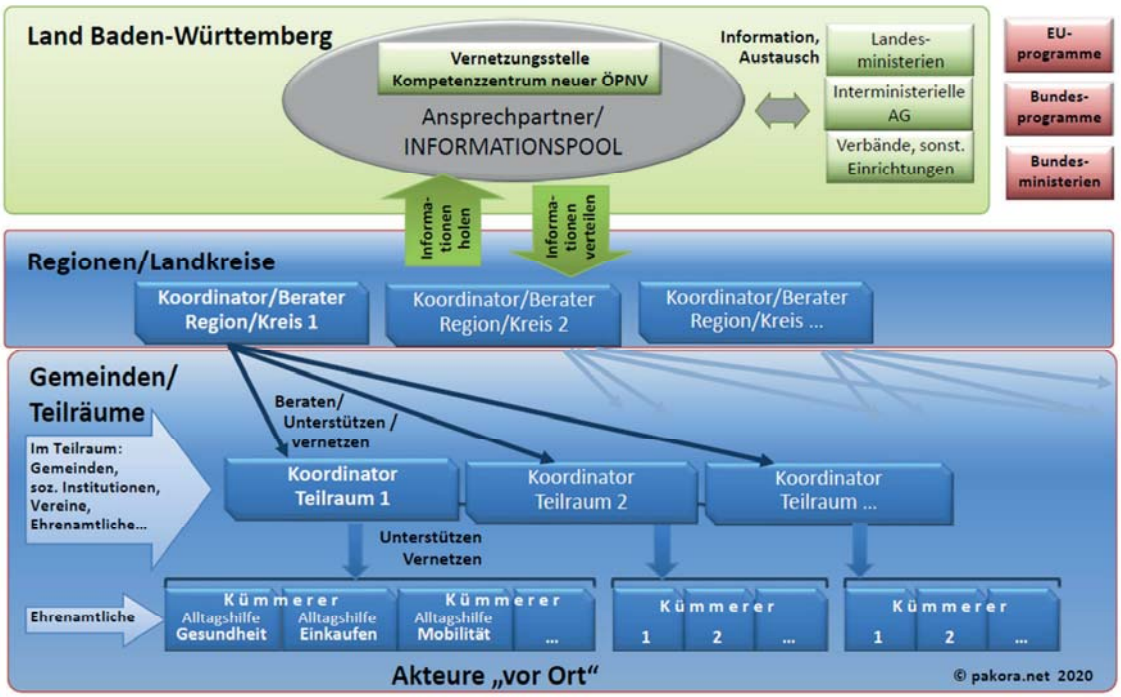


Abbildung 63 Unterstützende Strukturen für die Zusammenarbeit Ehrenamt – Hauptamt im Bereich der Daseinsvorsorge (pakora.net 2020)

Die Übertragbarkeit auf weitere Bereiche der (lokalen) Daseinsvorsorge ist eher kritisch zu sehen. Für die Bevölkerung vor Ort wichtige Themen wie bspw. Nahversorgung/Einzelhandel sowie die medizinische Versorgung werden i.d.R. durch wirtschaftlich tätige, gegeneinander eher in Konkurrenz stehende Einzelunternehmen bzw. Personen erbracht. Hier können Koordinatoren zwar fallweise Synergien beispielsweise im Hinblick auf Anbindung/Erreichbarkeit stationärer Angebote, Flächen und Immobilien bieten, für fachspezifische Beratung scheinen jedoch die jeweiligen Verbände und Fachabteilungen in den Verwaltungen eher geeignet, zumal das bürgerschaftliche Engagement in diesen Themenbereichen eine deutlich geringere Rolle spielt.

Allerdings sollte die Organisationsform der Genossenschaft, welche sich auch für Einzelhandel und medizinische Angebote durchaus eignet - wie parallel laufende Kommunen-Innovativ-Projekte wie z.B. KOD e.G. belegen - stärker in den Fokus genommen und ggf. auch durch Kommunen propagiert werden, wenn es um die Schließung von Angebotslücken mithilfe bürgerschaftlichen Engagements geht.

11 Literaturverzeichnis

Adolph, H.; Heinemann, H.; Schwitzer, K.-P.; Rackow, K. (2005): Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bunderepublik Deutschland. Potenziale des Alters in Wirtschaft und Gesellschaft. Der Beitrag älterer Menschen zum Zusammenhalt der Generationen. Bericht der Sachverständigenkommission an das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Berlin.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2016): Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse neu denken – Perspektiven und Handlungsfelder. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 108. URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01086

Alle, K.; Deiß, M. (Hrsg.) (2014): Engagementstrategie Baden-Württemberg. Lebensräume zu "Engagement-Räumen" entwickeln. Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und Bewertung. Stuttgart: Baden-Württemberg Ministerium für Arbeit und Sozialordnung Familie Frauen und Senioren.

Alle, Katrin; Deiß, Marion (Hrsg.) (2014): Engagementstrategie Baden-Württemberg - Lebensräume zu "Engagement-Räumen" entwickeln. Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und Bewertung. Baden-Württemberg. Stuttgart: Baden-Württemberg Ministerium für Arbeit und Sozialordnung Familie Frauen und Senioren

Allmendinger et al. (2016): Vermächtnisstudie:
https://www.wzb.eu/de/forschung/projektgruppe-der-praesidentin/projektgruppe/vermaechtnisstudie

Alscher, Mareike (2010): Auf der Suche nach Balance: Frauen und Männer zwischen Beruf, Familie und Engagement. In: *WZB-Mitteilungen* (129), S. 31–33. Online verfügbar unter http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-309185.

Backes, Gertrud M. , Clemens, Wolfgang (Hrsg.) (2002): Zukunft der Soziologie des Alter(n)s, Leske und Budrich

Backes, Gertrud M.; Clemens, Wolfgang (2002): Zukunft der Soziologie des Alter(n)s. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Reihe Alter(n) und Gesellschaft, 8).

Backhaus-Maul, Holger; Friedrich, Peter; Krohnist, Maud (2014): Viel Luft nach oben. Große Engagement-Potenziale in der Freien Wohlfahrtspflege. In: Blätter der Wohlfahrtspflege : deutsche Zeitschrift für soziale Arbeit 161 (4), S. 126–129.

BAMF (2018): Das Bundesamt in Zahlen 2017. Asyl. – Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF). – Nürnberg. – http://www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Publikationen/Broschueren/bundesamt-in-zahlen-2017-asyl.pdf?__blob=publicationFile. – Stand: März 2018. – Zugriff: 26. März 2018.

Batarilo-Henschen, K.; Alscher, M.; Knobelsdorff, C. von (2011): Qualifizierung und Anreizsysteme für bürgerschaftliches Engagement. Projektbericht. Centrum für Soziale Investitionen und Innovationen. Heidelberg.

Batarilo-Henschen, Katarina; Alscher, Mareike; Knobelsdorff, Charlotte von (2011): Qualifizierung und Anreizsysteme für bürgerschaftliches Engagement: Fallhandbuch: Universitätsbibliothek Heidelberg.

BBG/KCW (2012): Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum. Grundlagenuntersuchung im Auftrag des ZVBN. Berlin/Bremen (unveröffentlicht)

BBSR (Hrsg.) (2015): Neue Kooperationen und Finanzierungsmodelle für die Daseinsvorsorge, Ein Praxisleitfaden, Sonderveröffentlichung September 2015

BBSR (Hrsg.) (2015): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt - Kommunale Handlungsansätze zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen durch die Berücksichtigung gestalterischer Aspekte, Sonderveröffentlichung, Dezember 2015

Beckert, Bernd (2017): Ausbaustrategien für Breitbandnetze in Europa. Was kann Deutschland vom Ausland lernen? Hg. v. Bertelsmann Stiftung. Online verfügbar unter https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/Projekte/Smart_Country/Breitband_2017_final.pdf, zuletzt geprüft am 24.02.2020.

Benedetti, Sascha (2015): Engagement, Biographie und Erwerbsarbeit. Dissertation. 1. Auflage (Theorie und Empirie Lebenslangen Lernens).

Berlin Institut (2011): Die Zukunft der Dörfer. Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang. Berlin: Selbstverlag

Berlin Institut (2015): Von Hürden und Helden. Wie sich das Leben auf dem Land neu gestalten lässt. Berlin: Selbstverlag

Bertelsmann Stiftung (2012): Themenreport „Pflege 2030“: Was ist zu erwarten – was ist zu tun? – Bertelsmann Stiftung. – Gütersloh. – https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/GP_Themenreport_Pflege_2030.pdf. – Stand: 2012. – Zugriff: 04. Mai 2018.

BMFSFJ (2005): Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Potenziale des Alters in Wirtschaft und Gesellschaft. Der Beitrag älterer Menschen zum Zusammenhalt der Generationen.

BMFSFJ (2011): Wie und wofür engagieren sich ältere Menschen? In: *Monitor Engagement* (4), 15 f.

BMFSFJ (2013): Motive des bürgerlichen Engagements. Zusammenfassung der Hauptergebnisse.

BMFSFJ (2015): Abschlussbericht der gemeinsamen Evaluation des Gesetzes über den Bundesfreiwilligendienst (BFDG) und des Gesetzes zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (JFDG).

BMFSFJ (2016): Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Sorge und Mitverantwortung in der Kommune – Aufbau und Sicherung zukunftsfähiger Gemeinschaften.

BMFSFJ (im Erscheinen): 7. Altenbericht der Bundesregierung: Sorge und Mitverantwortung in der Kommune.

BMFSFJ 2006: fünfter Altenbericht der Bundesregierung : Potenziale des Alters

BMFSFJ; Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hg.) (2016): Freiwilliges Engagement in Deutschland. Zusammenfassung zentraler Ergebnisse des Vierten Deutschen Freiwilligensurveys. 1. Aufl.

BMVBS (2012): Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Berlin: Selbstverlag

BMVBW (1999): Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche (Bearbeiter: G.W.Heinze, P.Kirchhoff, U.Köhler, Ch.Mehlert, S.Wilhelm, R.Zöllner), Bonn: Selbstverlag

BMVI (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. Berlin: Selbstverlag

BMVI (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden (Bearbeiter: F.Schäfer, C.Sommer, G.Löcker u.a.). Berlin: Selbstverlag

Böhler, S. u.a. (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Berlin: BMVBS

Böhnke, P.; Dathe, Dietmar (2010): Rückzug der Armen. Der Umfang freiwilligen Engagements hängt von der materiellen Lage ab - und von Bildung. In: *WZB Mitteilungen* (128), S. 14–17.

Bourdieu, P. (1983). Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital, S. 183-198. In R. Kreckel (Hrsg.): Soziale Ungleichheiten. Göttingen: Schwartz.

Brauers, S., & Braun, J. (2006). Erfahrungswissen für Initiativen - Potenziale der Älteren in Kommunen nutzen: Ergebnisse des Bundesmodellprogramms.. Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Institut für sozialwissenschaftliche Analysen und Beratung (ISAB).

Braun, Sebastian; Hansen, Stefan; Langner, Ronald (2013): Bürgerschaftliches Engagement an Schulen: Springer VS.

Bundesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege [BAGFW] (2014): Bürgerschaftliches Engagement als Aufgabe der Freien Wohlfahrtspflege. Kurzfassung des Strategischen Grundsatzpapiers vom Dezember 2013. Berlin 2014

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Expertise Kleinstädte. Sammlung von Ideen | Beispielen | Projekten | Szenarien zur Entwicklung zukunftsfähiger Kleinstädte. BBSR-Online-Publikation 19/2017, Bonn, September 2017.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) Raumordnungsbericht 2017, Daseinsvorsorge sichern

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Hrsg.,(2017): Raumordnungsbericht 2017 - Daseinsvorsorge sichern

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Hrsg. (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität, Bearbeitung: ptv group/pakora.net

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Hrsg. (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen, Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Hrsg. (2015): Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung), Reihe MORO Praxis

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Berlin.

Bundesregierung (2012): Jedes Alter zählt: Demografiestrategie der Bundesregierung. Berlin: Selbstverlag

Burmeister, J. (2002): Bürgerbusse gewinnen an Fahrt, in: Stadtverkehr 3/02

Burmeister, J. (2013): Der Bürgerbus: Ehrenamtliches -Engagement der besonderen Art, in: Der Nahverkehr 1-2/2013

DEAS 2016: Katharina Mahne, Julia K. Wolff, Julia Simonson & Clemens Tesch-Römer (Hrsg.): Altern im Wandel: Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS)

Deutsche Rentenversicherung (2017): Rentenversicherung in Zahlen 2017. Statistik der Deutschen Rentenversicherung. – Deutsche Rentenversicherung. – Berlin. – http://www.deutsche-rentenversiche-rung.de/cae/servlet/contentblob/238692/publicationFile/61815/01_rv_in_zahlen_2013.pdf. – Stand: 30. Juni 2017. – Zugriff: 26. März 2018.

Dorbritz, Jürgen und Micheel, Frank (2010): Weiterbeschäftigung im Rentenalter – Potenziale, Einstellungen und Bedingungen, in: Bevölkerungsforschung Aktuell 03/2010 Analysen aus dem BiB

Dufern, Roger W. (2011): Bürgerschaftliches Engagement im Gesundheitswesen: Tectum-Verl.

Dünkel/ Herbst/ Schlegel (Hrsg.)(2014): Think Rural! : Dynamiken des Wandels in peripheren ländlichen Räumen und ihre Implikationen für die Daseinsvorsorge. Wiesbaden: Springer

Eberhardt, Winfried, Working Paper 128, Fördermöglichkeiten zur Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Regionen, https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn061211.pdf

Eisenreich, Dirk (2015): Einkommen und Konsumausgaben privater Haushalte in Baden Württemberg. Ergebnisse der Einkommens und Verbrauchsstichprobe 2013 (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 12/2015).

Emmerich, Johannes (2013): Soziale Netzwerke von Engagierten und Nicht-Engagierten. In: *WZBrief Zivil-Engagement*.

Engel, R (1990): Modell von gestern - über den Versuch, den ÖPNV im Kreis Lippe zu reformieren, in: Verkehrszeichen 4/90

Enquete-Kommission 'Zukunft des Bürgerschaftlichen Engagements' Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2002): Bürgerschaftliches Engagement und Zivilgesellschaft. Wiesbaden: Springer.

Erlinghagen, M. (2010). Volunteering After Retirement. Evidence from German panel data. European Societies, 12, 603 – 625.;

Erlinghagen, Marcel; Hank, Karsten; Lemke, Anja; Stuck, Stephanie (2008): Informelle Arbeit von Aelteren in Deutschland und Europa: Deskriptive Befunde zum Ehrenamt auf der Basis von SOEP und SHARE.

Eurostat (2018): Bevölkerung am 1. Januar nach Alter und Geschlecht. – http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_pjan&lang=de. – Eurostat. – Luxemburg. – Stand: 2018. – Abruf: Februar 2018.

Exner, Sandra; Richter-Kornweitz, Antje; Schumacher, Martin (2015): Silver-Age, Versorgungsfall oder doch ganz anders? Perspektiven auf Alter(n) und Altsein erweitern! 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos.

Fiedler, J (1992): Stop and Go: Wege aus dem Verkehrschaos. Köln: Kiepenheuer&Witsch

Freiwilligensurvey 2009 - Sonderauswertung Baden-Württemberg. Online verfügbar unter http://www.boa-bw.de/bsz391243713.html.

Gebauer, R. (2010): Kitas und Kindererziehung in Ost und West. – Bundeszentrale für politische Bildung. – http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/47313/kinderbetreuung?p=all. – Stand: 30. März 2010. – Zugriff: 04. Mai 2018.

Generali Zukunftsfonds (Hg.) (2012): Generali Altersstudie 2013. Wie ältere Menschen leben, denken und sich engagieren. Generali Zukunftsfonds; Institut für Demoskopie Allensbach. Frankfurt am Main: Fischer.

Gensicke, T.; Olk, T. (2013) Stand der Entwicklung des bürgerschaftlichen Engagements in Ostdeutschland, quantitative und qualitative Befunde, Bundesministerium des Innern (Hg.), Berlin

Gensicke, Thomas (2004): Individuelle Voraussetzungen für freiwilliges Engagement. Analyse des Zugangs zum freiwilligen Engagement unter besonderer Berücksichtigung der Situation in den neuen Ländern. In: Beate Rosenzweig und Ulrich Eith (Hg.): Bürgerschaftliches Engagement und Zivilgesellschaft. Ein Gesellschaftsmodell der Zukunft? Schwalbach am Taunus: Wochenschau Verlag, S. 56–72.

Gensicke, Thomas (2014): Bürgerschaftliches Engagement in den ländlichen Räumen der Bundesrepublik Deutschland - Strukturen, Chancen und Probleme. Sekundäranalyse auf Grundlage des Freiwilligensurveys der Bundesregierung. Hg. v. TNS Deutschland GmbH. München.

Gensicke, Thomas (2014): Bürgerschaftliches Engagement in den ländlichen Räumen der Bundesrepublik Deutschland - Strukturen, Chancen und Probleme. Sekundäranalyse auf Grundlage des Freiwilligensurveys der Bundesregierung. TNS Deutschland GmbH. München.

Gensicke, Thomas; Geiss, Sabine (2010): Hauptbericht des Freiwilligensurveys 2009. Zivilgesellschaft, soziales Kapital und freiwilliges Engagement in Deutschland 1999 – 2004 – 2009. Hg. v. BMFSFJ.

Greiving, Stefan; Flex, Florian (Hrsg.) (2016): Neuaufstellung des Zentrale-Orte-Konzepts in Nordrhein-Westfalen. Hannover. = Arbeitsberichte der ARL 17. URN: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-40358

Hagen, Christine; Vogel, Claudia (2012): Freiwilliges und generationenübergreifendes Engagement von Frauen und Männern – Analysepotenziale und Weiterentwicklung des Deutschen Freiwilligensurveys. Deutsches Zentrum für Altersfragen (DZA).

Heidemann, Claus (1985): Zukunftswissen und Zukunftsgestaltung – Planung als verständiger Umgang mit Mutmaßungen und Gerüchten. in: Daimler-Benz Aktiengesellschaft (Hg.): Langfristprognosen. Zahlenspielerei oder Hilfsmittel für die Planung? Düsseldorf (VDI-Verlag), pp. 47-62

Heinze, G. /Herbst, D. /Schühle, U. (1982): Verkehr im ländlichen Raum. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Heinze, G. /Kill, H.-H. (2008): Finanzierung des ÖPNV in dünnbesiedelten, strukturschwachen Regionen: Neue Wege zu einem attraktiven ÖPNV Berlin: unveröffentlichter Abschlussbericht zu FoPS 70.0784/2006

Herget, Melanie (2016): Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 28).

Hickmann, G. /Käser, K.-D. (1986): Verkehr im ländlichen Raum. Plädoyer für eine alternative Verkehrspolitik. Stuttgart: Grüne in den Räten von Baden-Württemberg

Hoch, Hans; Klie, Thomas; Wegner, Martina (2007): Lebendige Bürgergesellschaft in Baden-Württemberg. Ergebnisse des zweiten Freiwilligensurvey. In: *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* 2, S. 44–49.

Hochschule Osnabrück (2013): Einsamkeit und Ehrenamt im Alter.

Hock, Sonja (2005): Engagement für die Region: Selbstverl. der Fränkischen Geographischen Ges; Palm & Enke.

Inbas (2013): Vergleichende Fallstudien zum freiwilligen Engagement von Menschen mit Migrationshintergrund.

IVE (2014): Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land. Abschlussbericht. Hannover: Selbstverlag

Jansen, H. /Schiefelbusch, M. (2013): Gemeinschaftsaufgabe Bürgerbus, in: Der Nahverkehr 9/13

Jansen, H. /Schué, M. (2015): Die kleine oder die große Lösung für den Bürgerbus?, in: Der Nahverkehr 7-8/15

Kausmann, Corinna, Simonson, Julia, Ziegelmann, Jochen P., Vogel, Claudia, Tesch-Römer, Clemens (2016): Länderbericht zum Deutschen Freiwilligensurvey 2014

Kausmann, Corinna; Simonson, Julia; Ziegelmann, Jochen P.; Vogel, Claudia; Tesch-Römer, Clemens (2016): Länderbericht zum Deutschen Freiwilligensurvey 2014. DZA.

Kausmann, Corinna; Vogel, Claudia; Hagen, Christine; Simonson, Julia (2017): Freiwilliges Engagement von Frauen und Männern. Genderspezifische Befunde zur Vereinbarkeit von freiwilligem Engagement, Elternschaft und Erwerbstätigkeit. BMFSFJ.

Kersten, Jens; Neu, Claudia; Vogel, Berthold (2017): Das Soziale-Orte-Konzept. Neue Infrastrukturen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt. In: Impu!se, Bd. 103, S. 50–56.

Kirby, R.F. u.a. (1973): Para-Transit: neglected optiopns for urban mobility. Washington DC: The Urban Institute

Klie, Thomas (2011): Landesberichterstattung zum bürgerschaftlichen Engagement in Baden-Württemberg und Einsichten für die Engagementforschung. In: Zivilengagement : Herausforderungen für Gesellschaft, Politik und Wissenschaft. Berlin [u.a.]: Lit-Verl, S. 298–300.

Kröhnert, Steffen, Kuhn, Eva, Karsch, Margret, Klingholz, Reiner und Bennert, Wulf (2011): Die Zukunft der Dörfer – Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang. Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung

Krüger, Roland; Sittler, Loring (2011): Wir brauchen Euch!: Murmann.

Küpper, Patrick (2011): Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. Aus: Hege, Hans-Peter et al. (Hrsg.) : Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. 13. Junges Forum der ARL, S. 152–168.

Lancee, B.; Radl, J. (2014): Volunteering over the Life Course. In: *Social Forces* 93 (2), S. 833–862. DOI: 10.1093/sf/sou090.

Landesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement in Baden-Württemberg (2011): Bürgerschaftliches Engagement in Baden-Württemberg. 1999 - 2004 - 2009 ; Auswertung des Freiwilligensurveys 2009. Stuttgart.

Löcker, G. (1986): Differenzierte Bedienungsweisen: Eine neue Perspektive für Verkehrsbetriebe, in: Der Nahverkehr 3/86

Löcker, G. u.a. (2014): Bürgerbusse: Von der wachsenden Bedeutung des Ehrenamtes im ÖPNV, in: Der Nahverkehr 7-8/14

Mahne, Katharina; Wolff, Julia K.; Simonson, Julia; Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.) (2017): Altern im Wandel. Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS). Berlin: Springer VS.

Maurer, Jakob (1998): Management von Konflikten und Chancen in der Raumentwicklung - Frankfurt am Main : FAAG, [1998]

Mehlert, C. (2001): Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Bielefeld: Erich Schmidt-Verlag

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2012): „Mobile Versorgung – ein Konzept zur Stabilisierung der Nahversorgung“, Projektbearbeitung: BBE Handelsberatung GmbH

Moschner, Barbara (2002): Altruismus und Egoismus. Was motiviert zum Ehrenamt? Hg. v. Joachim Frohn. Universität Bielefeld (Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region).

Mutchler, J. E.; Burr, J. A.; Caro, F. G. (2003): From Paid Worker to Volunteer: Leaving the Paid Workforce and Volunteering in Later Life. In: *Social Forces* 81 (4), S. 1267–1293. DOI: 10.1353/sof.2003.0067.

Mutchler, j.E., Burr, j. A. & Caro, F.G. (2003). From paid work to volunteer: Leaving the paid workforce and volunteering in later life. Social Forces, 81, 1267 – 1293.

Neu, Claudia (2014): Ländliche Räume und Daseinsvorsorge – Bürgerschaftliches Engagement und Selbstaktivierung. In: Frieder Dünkel, Michael Herbst und Thomas Schlegel (Hg.): Think Rural! Dynamiken des Wandels in peripheren ländlichen Räumen und ihre Implikationen für die Daseinsvorsorge. Ill., graph. Darst., Kt. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 117–124.

Neu, Claudia (2014): Ländliche Räume und Daseinsvorsorge. Bürgerschaftliches Engagement und Selbstaktivierung. In: Think Rural! : Dynamiken des Wandels in peripheren ländlichen Räumen und ihre Implikationen für die Daseinsvorsorge. Wiesbaden, s.l.: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer VS, S. 117–124.

Neubauer, Anja (2017): Es bewegt sich was im ländlichen Raum. Vom Wandel und Erhalt der Alltagsmobilität älterer Menschen in Sarow. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin.

Nowossadeck, S. & Vogel, C. (2013). Aktives Altern: Erwerbsarbeit und freiwilliges Engagement. deutsches Zentrum für Altersfragen. Report Altersdaten 2/2013.

Nowossadeck, Sonja; Nowossadeck, Enno; Maretzke, Steffen. (2010). Regionale Aspekte der demografischen Alterung. Report Altersdaten 1-2/2010. Deutsches Zentrum für Altersfragen: Berlin.

Nowossadeck, Sonja; Vogel, Claudia (2013): Aktives Altern: Erwerbsarbeit und freiwilliges Engagement. Deutsches Zentrum für Altersfragen (DZA).

NVBW u.a. (2015): Grundlagenpapier „Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-Württemberg“. Stuttgart: Selbstverlag

Olk, Thomas; Klein, Ansgar; Hartnuß, Birger (2010): Engagementpolitik. Die Entwicklung der Zivilgesellschaft als politische Aufgabe. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Pitz, Thomas; Sickmann, Jörn; Gardian, Wolf; Alkas, Hasan; Buder, Irmgard (2017): Mobilität im ländlichen Raum: Untersuchung der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen.

Popp, Mareike (2016): Soziale Infrastruktur und ländlicher Raum. Fachtagung "Unseren Dörfern Zukunft geben".

Pro Bürgerbus NRW: Verbandshomepage www.pro-buergerbus-nrw.de

Putnam, R. D. (2000): Bowling alone. The collapse and revival of American community, New York, NY: Simon & Schuster.

Radtke, Alfons; Seidel, Bernd (2014): Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land. Hg. v. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. IVE Ingenieursgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH. Hannover.

Regionalverband Ostwürttemberg (2014): Abschlussbroschüre zur Regionalstrategie Daseinsvorsorge, Schwäbisch Gmünd, abrufbar unter http://www.ostwuerttemberg. org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/Ergebnissbroschuere_MORO_D_Ostwuerttemberg.pdf

Regionalverband Ostwürttemberg (2014): Regionalstrategie Daseinsvorsorge Ostwürttemberg – Grenzüberschreitende Kooperation für die Region. – Regionalverband Ostwürttemberg. – Schwäbisch Gmünd. – http://www.ostwuerttemberg.org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/Ergebnissbroschuere_MORO_D_Ostwuerttemberg.pdf. – Stand: 2014. – Zugriff: 04. Mai 2018.

Regionalverband Ostwürttemberg (2015): Schlussbericht zum Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) Interkommunale Vereinskooperation, unveröffentlichter Schlussbericht

Reinders, Heinz (2014): Jugend - Engagement - Politische Sozialisation. Gemeinnützige Tätigkeit und Entwicklung in der Adoleszenz: Wiesbaden: Springer VS

Röbke, Thomas (2012): Bürgerschaftliches Engagement und sozialstaatliche Daseinsvorsorge. Online verfügbar unter http://library.fes.de/pdf-files/do/08956.pdf.

Roß, Paul-Stefan (2012): Demokratie weiter denken: Nomos-Verl.-Ges.

Roß, Paul-Stefan; Klie, Thomas (2004): Bürgerschaftliches Engagement und seine Förderung im Land und in der Kommune. Anmerkungen zur Praxis zivilgesellschaftlicher Konzepte auf Grundlage der Erfahrung aus Baden-Württemberg. In: Bürgerschaftliches Engagement und Zivilgesellschaft : ein Gesellschaftsmodell der Zukunft?, S. 73–105.

Roth, Roland; Rucht, Dieter (2008): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch. Frankfurt/Main: Campus-Verl. (Sozialwissenschaften 2001-2008).

Scherger, Simone; Nazroo, James; Higgs, Paul (2011): Leisure activities and retirement. Do structures of inequality change in old age? In: *Ageing and Society* 31 (1), S. 146–172. DOI: 10.1017/S0144686X10000577.

Schiefelbusch, M. (2014): ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk, in: Der Nahverkehr 7-8/14

Schiefelbusch, M. (2016): German experiences with volunteer-based paratransit and public transport, in: Mulley, C. /Nelson, J. (Hrsg): Paratransit: Shaping the flexible transport future. Bingley: Emerald

Schmithals, J: /Schenk, E. (2004): Die Rolle gesellschaftlicher Strukturen für die Implementierung von nicht-kommerziellen Mobilitätsangeboten, in: Kagermeier, A (Hrsg.): Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum. Mannheim: MetaGIS

Schmucki, B. (1997): Individualisierte kollektive Verkehrssysteme und kollektivierte individuelle Verkehrssysteme. Die Vision von Neuen Technologien zur Lösung der Verkehrsnot der Städte in den 1970er Jahren, in: Dienel, H-L. / Trischler, H. (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Frankfurt/M: Campus

Schönwandt, Walter et al. (2009): Flächenmanagement durch innovative Regionalplanung - Ergebnisbericht des REFINA-Forschungsprojektes FLAIR

Schröter, Klaus und Zängl, Peter (Hrsg. 2006): Altern und bürgerschaftliches Engagement. Aspekte der Vergemeinschaftung und Vergesellschaftung in der Lebensphase Alter, VS Verl. für Sozialwiss.

Schulz-Nieswandt, Frank (2015): Bürgerschaftliches Engagement im Kontext kommunaler Daseinsvorsorge. In: Silver-Age, Versorgungsfall oder doch ganz anders? : Perspektiven auf Alter(n) und Altsein erweitern! Baden-Baden: Nomos-Verl.-Ges, S. 58–77.

Schulz-Nieswandt, Frank / Köstler, Ursula (2011): Bürgerschaftliches Engagement im Alter. Hintergründe, Formen, Umfang und Funktionen

Schwichtenberg-Hilmert, Beate (2007): Im Focus: Daseinsvorsorge in der Kommune und bürgerschaftliches Engagement Älterer in Deutschland. In: Informationsdienst Altersfragen 34 (2), S. 18–20.

Seidemann, D. /Schiefelbusch, M (2015): Mobilitätssicherung durch Selbstorganisation. Grundsatzfragen und Praxiserfahrungen. Vortrag DVWG Karlsruhe, 9.11.15

Seiters, Rudolf (2008): Bürgerschaftliches Engagement und die Zukunft der Wohlfahrtsverbände. Hg. v. Friedrich Ebert Stiftung. Online verfügbar unter https://library.fes.de/pdf-files/kug/03035.pdf, zuletzt geprüft am 10.12.2019.

Sievert, Stephan, Berger, Ulrike, Kröhnert, Steffen, Klingholz Reiner (2013):Produktiv im Alter. Was Politik und Unternehmen von anderen europäischen Ländern lernen können. Berlin Institut.

Sievert, Stephan; Berger, Ulrike; Kröhnert, Steffen; Klingholz, Reiner; Ohmann, Christina (2013): Produktiv im Alter. Was Politik und Unternehmen von anderen europäischen Ländern lernen können. Originalaufl. Berlin: Berlin Institut f. Bevölkerung u. Entwicklung.

Simonson, J., Vogel, C. & C. Tesch-Römer (Hrsg.) (2017): Freiwilliges Engagement in Deutschland: Der Deutsche Freiwilligensurvey 2014. – Empirische Studien zum bürgerschaftlichen Engagement. – Springer VS. – Wiesbaden.

Simonson, Julia; Vogel, Claudia; Tesch-Römer, Clemens (2014): Freiwilliges Engagement in Deutschland. Der Deutsche Freiwilligensurvey 2014. BMFSFJ.

Simonson, Julia; Vogel, Claudia; Ziegelmann, Jochen P.; Tesch-Römer, Clemens (2017): Einleitung: Freiwilliges Engagement in Deutschland.

Sommer-Loeffen, Karen (2014): Wie ehrenamtliches Engagement gelingt. Was Organisationen bedenken müssen, wenn sie Freiwillige gewinnen und binden wollen. In: Blätter der Wohlfahrtspflege : deutsche Zeitschrift für soziale Arbeit 161 (4), S. 143–146.

Staatskanzlei des Landes Brandenburg (2012): Engagement vor Ort. Lösungsansätze zum demografischen Wandel in europäischen Regionen. Potsdam

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018): Gebiet und Bevölkerung – Fläche und Bevölkerung. – Statistisches Bundesamt (Destatis). – Wiesbaden. – https://www.statistik-bw.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp

Stiegler, Barbara (2002): Gender Perspektive, bürgerschaftliches Engagement und aktivierender Staat.

Stolz, Monika; Wacker, Georg (2007): Bürgerschaftliches Engagement in Baden-Württemberg. Auswertung des Freiwilligensurveys [2004]. 2. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer.

Strasser, Hermann; Stricker, Michael (2011): Freiwilliges Engagement älterer Mitbürger: Chancen und Hemmnisse. In: *Stimmen der Zeit* (229).

Sutter, Barbara (2015): Der Wille zur Gesellschaft. Bürgerschaftliches Engagement und die Transformation des Sozialen: UVK Verlagsgesellschaft.

van Dyk S., Haubner T. (2019) Gemeinschaft als Ressource? Engagement und Freiwilligenarbeit im Strukturwandel des Wohlfahrtsstaats. In: Baumgartner A., Fux B. (eds) Sozialstaat unter Zugzwang?. Springer VS, Wiesbaden

van Dyk, Silke (2015): Soziologie des Alters. Bielefeld: transcript-Verlag (Einsichten Themen der Soziologie).

VDV (2009) Differenzierte Bedienung im ÖPNV : flexible Bedienungsweisen als Baustein eines marktorientierten Leistungsangebotes. Hamburg: DVV

Vogel, Claudia; Hagen, Christine; Simonson, Julia; Tesch-Römer, Clemens (2017): Freiwilliges Engagement und öffentliche gemeinschaftliche Aktivität. BMFSFJ.

Vogel, Claudia; Kausmann, Corinna; Hagen, Christine (2017): Freiwilliges Engagement älterer Menschen. Sonderauswertungen des Vierten Deutschen Freiwilligensurveys. BMFSFJ.

Voigtländer, Leiv Eirik (2015): Armut und Engagement. Zur zivilgesellschaftlichen Partizipation von Menschen in prekären Lebenslagen. Bielefeld: transcript.

von Strachwitz, Rupert Graf (2014): Achtung vor dem Bürger: Herder.

VöV (1989: Taxi-Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr. Düsseldorf: Alba

Weidner, Frank (2010): Pflege und Unterstützung im Wohnumfeld: Schlüter.

Weitkamp, Alexandra; Steffenhagen, Pia (2015): Civic engagement in rural regions. Activation potential and motivation for village development. In: Challenges for Governance Structures in Urban and Regional Development. Zürich: vdf Hochschulvlg, S. 277–289.

Wetzel, Martin; Simonson, Julia (2016): Engagiert bis ins hohe Alter? Organisationsgebundenes ehrenamtliches Engagement in der zweiten Lebenshälfte. Deutsches Zentrum für Altersfragen (DZA).

Wolf, André Christian; Zimmer, Annette (2012): Lokale Engagementförderung: Springer VS.

Wratil, Patricia; Helbing, Georg; Wiens, Olga (2017): Forschungsbericht I. Ergebnisse der Vermächtnisstudie. ein erster Überblick. Hg. v. Patricia Wratil. WZB.

Würz, Stephan: Individualisierung und Engagement. Impulsbeitrag zum Workshop im Rahmen der Bagfa Jahrestagung am 12. November 2013 in Gera. 12.11.2013. Online verfügbar unter https://www.mitarbeit.de/fileadmin/inhalte/02_veranstaltungen/fwa_2013_wuerz.pdf.

Zimmer, A.; Backhaus-Maul, H. (2012): Engagementförderung vor Ort – Was gilt es in den Blick zu nehmen? Eine Arbeitshilfe für lokale Entscheidungsträger. Westfälische Wilhelms-Universität Münster (Hrsg.). Münster.

Zimmer, Annette; Priller, Eckhard (2007): Gemeinnützige Organisationen im gesellschaftlichen Wandel. Ergebnisse der Dritte-Sektor-Forschung. 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden.

ZZE (2007) Wissenschaftlicher Landesbericht zu bürgerschaftlichem Engagement und Ehrenamt In Baden - Württemberg in den Jahren 2004/ 2005/06.

ZZE: Evaluation der Kommunalen Entwicklungsbausteine (KEB) im Landesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement Baden Württemberg Auftraggeber: Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg vorgelegt vom: Meike Pollakowski, Thomas Hollfelder, Philipp Stemmer-Zorn, Silke Marzluff Leitung: Prof. Dr. Thomas Klie

http://dorfladen-netzwerk.de/

https://markttreff-sh.de/

https://www.dorv.de/

12 Anhänge

AP_2_1_ANHANG_Analyse_quantitativer_Daten_Tabellenband_Uni_Marburg

AP_2_3_ANHANG_Auswertung bE Kommunen_NVBW

AP_2_3_ANHANG_Datenschutz Henkel_NVBW

AP_2_3_ANHANG_Interviewleitfaden_nexus

AP_2_3_ANHANG_LB Versicherung_NVBW

AP_2_3_ANHANG_Recherche_NVBW

AP_3_4_ANHANG_Erreichbarkeitsanalysen_RVOW

AP_3_ANHANG 1_Fragebogen Fahrdienstbefragung_NVBW

AP_3_ANHANG_2_Auswertung Fahrdienstbefragung_NVBW

AP_4_2_ANHANG_Projektsteckbriefe_pakora

AP_4_5_ANHANG_OEPNV_Studie

AP_6_1_ANHANG_Anforderungsprofil Bürgerbus-Landkarte_NVBW

AP_7_2_ANHANG_Ergebnis Kümmerertreffen_NVBW

KOMOBIL2035

Koordinierung von Haupt- und Ehrenamt in ländlichen Räumen am Beispiel der Koproduktion von Mobilitätsdienstleistungen

Analyse quantitativer Daten zu den personellen Ressourcen des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge -Tabellenband-

Bearbeitet von Tim Roesler, Markus Hassler, Jan Barthel und Florian Hennig
Kontakt: tim.roesler@uni-marburg.de

Marburg an der Lahn, 19.02.2020

KOMOBIL2035 wird im Rahmen der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Ressource Land BMBF

Inhaltsverzeichnis

Abbildungen ..... **III**
Tabellen ..... **IV**
1. Tabellenband ..... **- 1 -**
1.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland ..... - 2 -
1.1.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland von 1990 bis 2015 ..... - 2 -
1.1.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis 2035 ..... - 4 -
1.2 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg ..... - 6 -
1.2.1 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg von 1990 bis 2016 ..... - 6 -
1.2.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg bis 2035 ..... - 8 -
1.3 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg ..... - 10 -
1.3.1 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg von 1990 bis 2016 ..... - 10 -
1.3.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg bis 2035 ..... - 12 -
1.4 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim ..... - 14 -
1.4.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim von 1990 bis 2016 ..... - 14 -
1.4.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim bis 2035 - 16 -
1.4.2.1 Dischingen ..... - 18 -
1.4.2.2 Gerstetten ..... - 20 -
1.4.2.3 Giengen an der Brenz ..... - 22 -
1.4.2.4 Heidenheim an der Brenz ..... - 24 -
1.4.2.5 Herbrechtingen ..... - 26 -
1.4.2.6 Hermaringen ..... - 28 -
1.4.2.7 Königsbronn ..... - 30 -
1.4.2.8 Nattheim ..... - 32 -
1.4.2.9 Niederstotzingen ..... - 34 -
1.4.2.10 Sontheim an der Brenz ..... - 36 -
1.4.2.11 Steinheim am Albuch ..... - 38 -
1.5 Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis ..... - 40 -
1.5.1 Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis von 1990 bis 2016 ..... - 40 -
1.5.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis bis 2035 ..... - 42 -
1.5.2.1 Aalen ..... - 44 -
1.5.2.2 Abtsgmünd ..... - 46 -
1.5.2.3 Adelmannsfelden ..... - 48 -
1.5.2.4 Bartholomä ..... - 50 -
1.5.2.5 Böbingen an der Rems ..... - 52 -
1.5.2.6 Bopfingen ..... - 54 -
1.5.2.7 Durlangen ..... - 56 -
1.5.2.8 Ellenberg ..... - 58 -
1.5.2.9 Ellwangen (Jagst) ..... - 60 -
1.5.2.10 Eschach ..... - 62 -
1.5.2.11 Essingen ..... - 64 -
1.5.2.12 Göggingen ..... - 66 -
1.5.2.13 Gschwend ..... - 68 -
1.5.2.14 Heubach ..... - 70 -
1.5.2.15 Heuchlingen ..... - 72 -
1.5.2.16 Hüttlingen ..... - 74 -
1.5.2.17 Iggingen ..... - 76 -
1.5.2.18 Jagstzell ..... - 78 -
1.5.2.19 Kirchheim am Ries ..... - 80 -
1.5.2.20 Lauchheim ..... - 82 -

1.5.2.21 Leinzell ..... - 84 -
1.5.2.22 Lorch ..... - 86 -
1.5.2.23 Mögglingen ..... - 88 -
1.5.2.24 Mutlangen ..... - 90 -
1.5.2.25 Neresheim ..... - 92 -
1.5.2.26 Neuler ..... - 94 -
1.5.2.27 Obergröningen ..... - 96 -
1.5.2.28 Oberkochen ..... - 98 -
1.5.2.29 Rainau ..... - 100 -
1.5.2.30 Riesbürg ..... - 102 -
1.5.2.31 Rosenberg ..... - 104 -
1.5.2.32 Ruppertshofen ..... - 106 -
1.5.2.33 Schechingen ..... - 108 -
1.5.2.34 Schwäbisch Gmünd ..... - 110 -
1.5.2.35 Spraitbach ..... - 112 -
1.5.2.36 Stödtlen ..... - 114 -
1.5.2.37 Täferrot ..... - 116 -
1.5.2.38 Tannhausen ..... - 118 -
1.5.2.39 Unterschneidheim ..... - 120 -
1.5.2.40 Waldstetten ..... - 122 -
1.5.2.41 Westhausen ..... - 124 -
1.5.2.42 Wört ..... - 126 -
Literatur ..... - 128 -

Abbildungen

Abbildung 1: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland im Zeitvergleich von 1990 bis 2015..... - 2 -

Abbildung 2: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland im Zeitvergleich von 1990 bis 2015. ..... - 2 -

Abbildung 3: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland bis 2035. ..... - 4 -

Abbildung 4: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland bis 2035. ..... - 4 -

Abbildung 5: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Baden-Württemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 6 -

Abbildung 6: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Baden-Württemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 6 -

Abbildung 7: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Baden-Württemberg bis 2035. ..... - 8 -

Abbildung 8: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Baden-Württemberg bis 2035. ..... - 8 -

Abbildung 9: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Ostwürttemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 10 -

Abbildung 10: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Ostwürttemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 10 -

Abbildung 11: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Ostwürttemberg bis 2035. ..... - 12 -

Abbildung 12: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Ostwürttemberg bis 2035. ..... - 12 -

Abbildung 13: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Landkreis Heidenheim im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 14 -

Abbildung 14: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Landkreis Heidenheim im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 14 -

Abbildung 15: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Landkreis Heidenheim bis 2035. ..... - 16 -

Abbildung 16: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Landkreis Heidenheim bis 2035..... - 16 -

Abbildung 17: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Ostalbkreis im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 40 -

Abbildung 18: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Ostalbkreis im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 40 -

Abbildung 19: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Ostalbkreis bis 2035. ..... - 42 -

Abbildung 20: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Ostalbkreis bis 2035. ..... - 42 -

Tabellen

Tabelle 01: Entwicklung der Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2015. ..... - 3 -

Tabelle 02: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 5 -

Tabelle 03: Entwicklung der Altersgruppen in Baden-Württemberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 7 -

Tabelle 04: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in Baden-Württemberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 9 -

Tabelle 05: Entwicklung der Altersgruppen in Ostwürttemberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 11 -

Tabelle 06: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in Ostwürttemberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 13 -

Tabelle 07: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 15 -

Tabelle 08: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 17 -

Tabelle 09: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Dischingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 18 -

Tabelle 10: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Dischingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 19 -

Tabelle 11: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gerstetten in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 20 -

Tabelle 12: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gerstetten in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 21 -

Tabelle 13: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Giengen an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 22 -

Tabelle 14: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Giengen an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 23 -

Tabelle 15: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heidenheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 24 -

Tabelle 16: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heidenheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. ..... - 25 -

Tabelle 17: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Herbrechtingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. ..... - 26 -

Tabelle 18: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Herbrechtingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 27 -

Tabelle 19: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hermaringen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 28 -

Tabelle 20: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hermaringen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 29 -

Tabelle 21: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Königsbronn in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 30 -

Tabelle 22: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Königsbronn in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 31 -

Tabelle 23: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Nattheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 32 -

Tabelle 24: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Nattheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 33 -

Tabelle 25: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Niederstotzingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 34 -

Tabelle 26: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Niederstotzingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 35 -

Tabelle 27: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Sontheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 36 -

Tabelle 28: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Sontheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 37 -

Tabelle 29: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Steinheim am Albuch in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 38 -

Tabelle 30: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Steinheim am Albuch in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 39 -

Tabelle 31: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 41 -

Tabelle 32: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 43 -

Tabelle 33: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Aalen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 44 -

Tabelle 34: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Aalen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 45 -

Tabelle 35: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Abtsgmünd in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 46 -

Tabelle 36: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Abtsgmünd in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 47 -

Tabelle 37: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Adelmannsfelden in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 48 -

Tabelle 38: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Adelmannsfelden in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 49 -

Tabelle 39: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Bartholomä in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 50 -

Tabelle 40: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Bartholomä in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 51 -

Tabelle 41: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Böbingen an der Rems in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 52 -

Tabelle 42: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Böbingen an der Rems in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 53 -

Tabelle 43: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Bopfingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 54 -

Tabelle 44: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Bopfingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 55 -

Tabelle 45: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Durlangen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 56 -

Tabelle 46: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Durlangen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 57 -

Tabelle 47: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ellenberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 58 -

Tabelle 48: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ellenberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 59 -

Tabelle 49: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Ellwangen (Jagst) in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 60 -

Tabelle 50: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Ellwangen (Jagst) in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 61 -

Tabelle 51: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Eschach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 62 -

Tabelle 52: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Eschach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 63 -

Tabelle 53: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Essingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 64 -

Tabelle 54: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Essingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 65 -

Tabelle 55: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Göggingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 66 -

Tabelle 56: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Göggingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 67 -

Tabelle 57: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gschwend in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 68 -

Tabelle 58: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gschwend in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 69 -

Tabelle 59: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heubach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 70 -

Tabelle 60: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heubach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 71 -

Tabelle 61: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Heuchlingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 72 -

Tabelle 62: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Heuchlingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 73 -

Tabelle 63: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hüttlingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 74 -

Tabelle 64: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hüttlingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 75 -

Tabelle 65: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Iggingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 76 -

Tabelle 66: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Iggingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 77 -

Tabelle 67: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Jagstzell in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 78 -

Tabelle 68: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Jagstzell in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 79 -

Tabelle 69: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Kirchheim am Ries in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 80 -

Tabelle 70: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Kirchheim am Ries in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 81 -

Tabelle 71: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lauchheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 82 -

Tabelle 72: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lauchheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 83 -

Tabelle 73: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Leinzell in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 84 -

Tabelle 74: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Leinzell in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 85 -

Tabelle 75: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lorch in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 86 -

Tabelle 76: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lorch in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 87 -

Tabelle 77: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mögglingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 88 -

Tabelle 78: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mögglingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 89 -

Tabelle 79: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mutlangen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 90 -

Tabelle 80: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mutlangen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 91 -

Tabelle 81: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Neresheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 92 -

Tabelle 82: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Neresheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 93 -

Tabelle 83: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Neuler in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 94 -

Tabelle 84: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Neuler in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 95 -

Tabelle 85: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Obergröningen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 96 -

Tabelle 86: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Obergröningen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 97 -

Tabelle 87: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Oberkochen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 98 -

Tabelle 88: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Oberkochen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 99 -

Tabelle 89: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rainau in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 100 -

Tabelle 90: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rainau in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 101 -

Tabelle 91: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Riesbürg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 102 -

Tabelle 92: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Riesbürg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 103 -

Tabelle 93: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rosenberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 104 -

Tabelle 94: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rosenberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 105 -

Tabelle 95: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ruppertshofen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 106 -

Tabelle 96: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ruppertshofen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 107 -

Tabelle 97: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Schechingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 108 -

Tabelle 98: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Schechingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 109 -

Tabelle 99: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Schwäbisch Gmünd in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 110 -

Tabelle 100: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Schwäbisch Gmünd in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 111 -

Tabelle 101: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Spraitbach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 112 -

Tabelle 102: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Spraitbach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 113 -

Tabelle 103: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Stödtlen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 114 -

Tabelle 104: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Stödtlen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 115 -

Tabelle 105: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Täferrot in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 116 -

Tabelle 106: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Täferrot in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 117 -

Tabelle 107: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Tannhausen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 118 -

Tabelle 108: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Tannhausen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 119 -

Tabelle 109: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Unterschneidheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 120 -

Tabelle 110: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Unterschneidheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 121 -

Tabelle 111: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Waldstetten in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016. - 122 -

Tabelle 112: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Waldstetten in absoluten und relativen Zahlen bis 2035. - 123 -

Tabelle 113: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Westhausen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016..... - 124 -

Tabelle 114: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Westhausen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035..... - 125 -

Tabelle 115: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Wört in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016..... - 126 -

Tabelle 116: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Wört in absoluten und relativen Zahlen bis 2035..... - 127 -

1. Tabellenband

Dieser Tabellenband stellt die Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2015 sowie die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2035 für die räumlichen Betrachtungseinheiten der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg, der Region Ostwürttemberg, der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis sowie aller Gemeinden der beiden Landkreise der Region Ostwürttemberg in 20 Abbildungen sowie 116 Tabellen dar.

Hierbei wurde jeder der genannten räumlichen Einheiten bis hin zur Landkreisebene ein eigenes Unterkapitel gewidmet. Dabei beginnt jedes dieser Kapitel mit der Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2015 bzw. 2016. Zunächst werden hierbei in zwei Abbildungen die *Entwicklung der relativen Anteile der fünf kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Zeitvergleich von 1990 bis 2015* sowie die *Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen innerhalb der fünf kumulierten Altersgruppen im Zeitvergleich von 1990 bis 2015* dargestellt. Auf der jeweils nächsten Seite werden die Zahlen, auf denen die Abbildungen der vorherigen Seite basieren, sowohl in den fünf kumulierten Altersgruppen als auch in Altersgruppen in Fünf-Jahres-Schritten in ihrer zeitlichen Entwicklung von 1990 bis 2015 in relativen sowie absoluten Zahlen tabellarisch dargestellt.

Analog hierzu werden im zweiten Teil jedes Unterkapitels, das die Prognose der Bevölkerungsentwicklung in den betrachteten räumlichen Einheiten bis 2035 darstellt, zunächst in zwei Abbildungen die *Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der fünf kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft bis 2035* sowie die *Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen innerhalb der fünf kumulierten Altersgruppen bis 2035* dargestellt. Ebenso werden im zweiten Teil jedes Kapitels im Anschluss an die Abbildungen die Zahlen, auf denen die Abbildungen der vorherigen Seite basieren, sowohl in den fünf kumulierten Altersgruppen als auch in Altersgruppen in Fünf-Jahres-Schritten in ihrer prognostizierten zeitlichen Entwicklung von 2015 bis 2035 in relativen sowie absoluten Zahlen tabellarisch dargestellt.

In den Kapiteln der beiden Landkreise folgen auf die tabellarische Darstellung der Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2035 jeweils die tabellarischen Darstellungen der Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2015 sowie der Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2035 für alle Gemeinden der beiden Landkreise der Region Ostwürttemberg.

1.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland

1.1.1 Bevölkerungsentwicklung in Deutschland von 1990 bis 2015

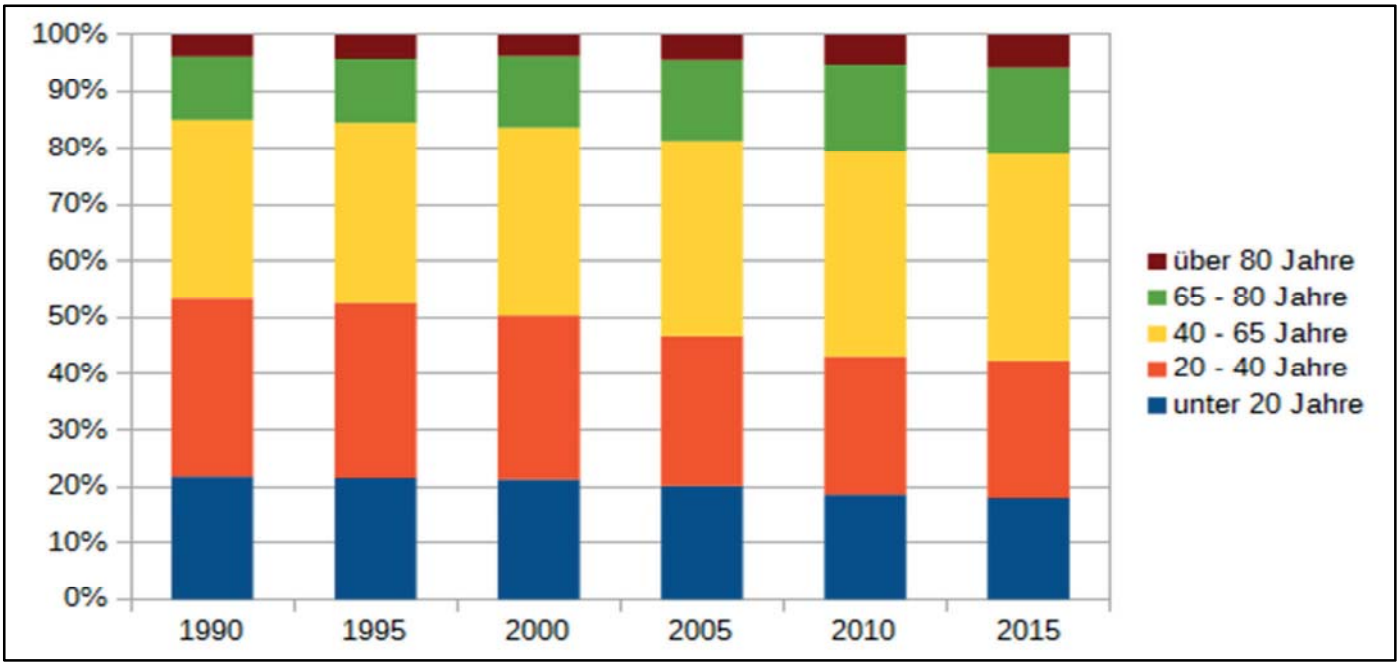


Abbildung 1: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland im Zeitvergleich von 1990 bis 2015.

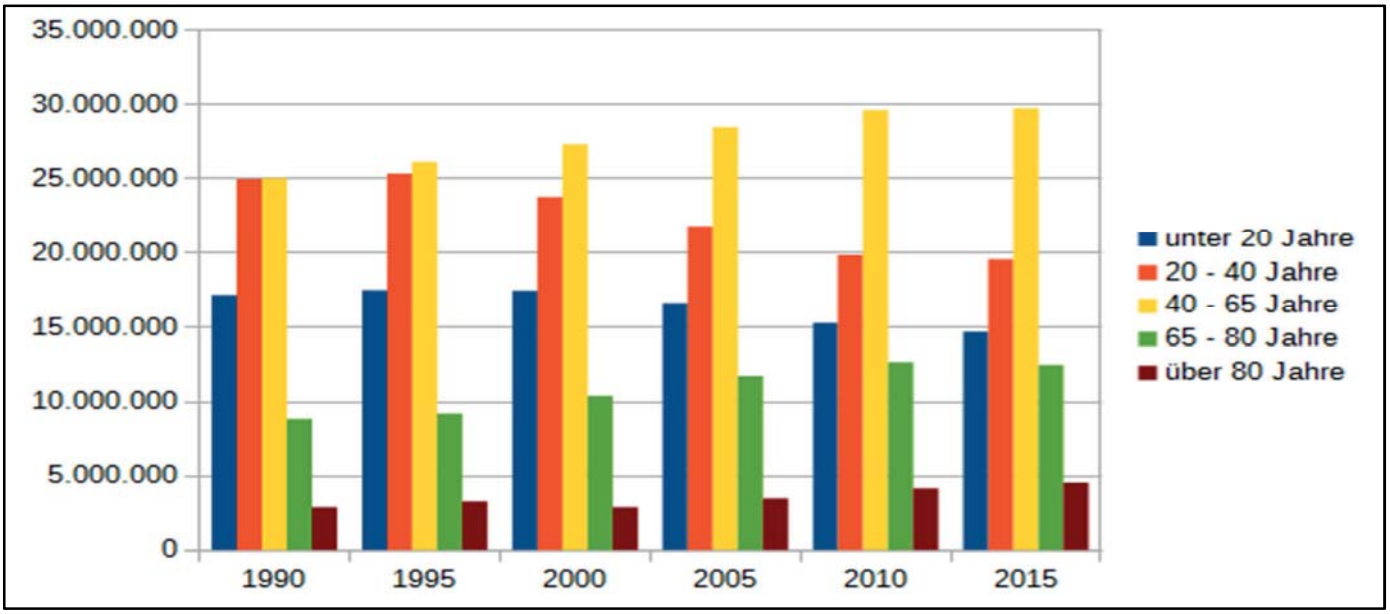


Abbildung 2: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland im Zeitvergleich von 1990 bis 2015.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Eurostat, eigene Berechnungen

Tabelle 01: Entwicklung der Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2015.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2015		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
0 - 5 Jahre	4.372.618	4.190.591	-182.027	-4,16 %	3.947.634	-242.957	-5,80 %	3.656.322	-291.312	-7,38 %	3.409.608	-246.714	-6,75 %	3.486.411	76.803	2,25 %
5 - 10 Jahre	4.266.555	4.609.056	342.501	8,03 %	4.251.603	-357.453	-7,76 %	3.974.986	-276.617	-6,51 %	3.647.727	-327.259	-8,23 %	3.491.478	-156.249	-4,28 %
10 - 15 Jahre	3.999.376	4.494.688	495.312	12,38 %	4.697.777	203.089	4,52 %	4.293.350	-404.427	-8,61 %	3.965.299	-328.051	-7,64 %	3.708.834	-256.465	-6,47 %
15 - 20 Jahre	4.615.086	4.257.320	-357.766	-7,75 %	4.633.105	375.785	8,83 %	4.787.864	154.759	3,34 %	4.317.072	-470.792	-9,83 %	4.066.788	-250.284	-5,80 %
20 - 25 Jahre	6.524.532	5.040.791	-1.483.741	-22,74 %	4.526.392	-514.399	-10,20 %	4.890.216	363.824	8,04 %	4.934.457	44.241	0,90 %	4.586.328	-348.129	-7,06 %
25 - 30 Jahre	6.867.664	6.923.487	55.823	0,81 %	5.219.556	-1.703.931	-24,61 %	4.745.248	-474.308	-9,09 %	4.978.420	233.172	4,91 %	5.166.826	188.406	3,78 %
30 - 35 Jahre	6.022.510	7.146.234	1.123.724	18,66 %	6.947.660	-198.574	-2,78 %	5.288.825	-1.658.835	-23,88 %	4.731.257	-557.568	-10,54 %	5.074.081	342.824	7,25 %
35 - 40 Jahre	5.585.349	6.225.922	640.573	11,47 %	7.143.979	918.057	14,75 %	6.937.651	-206.328	-2,89 %	5.244.072	-1.693.579	-24,41 %	4.758.616	-485.456	-9,26 %
40 - 45 Jahre	4.677.958	5.704.579	1.026.621	21,95 %	6.213.687	509.108	8,92 %	7.116.997	903.310	14,54 %	6.864.580	-252.417	-3,55 %	5.184.279	-1.680.301	-24,48 %
45 - 50 Jahre	5.657.223	4.698.053	-959.170	-16,95 %	5.660.794	962.741	20,49 %	6.167.489	506.695	8,95 %	7.023.310	855.821	13,88 %	6.722.424	-300.886	-4,28 %
50 - 55 Jahre	5.908.818	5.592.062	-316.756	-5,36 %	4.615.244	-976.818	-17,47 %	5.578.244	963.000	20,87 %	6.053.207	474.963	8,51 %	6.856.652	803.445	13,27 %
55 - 60 Jahre	4.532.661	5.782.202	1.249.541	27,57 %	5.424.896	-357.306	-6,18 %	4.498.430	-926.466	-17,08 %	5.423.912	925.482	20,57 %	5.853.132	429.220	7,91 %
60 - 65 Jahre	4.288.171	4.331.845	43.674	1,02 %	5.529.896	1.198.051	27,66 %	5.197.776	-332.120	-6,01 %	4.307.594	-890.182	-17,13 %	5.152.977	845.383	19,63 %
65 - 70 Jahre	3.879.931	3.986.724	106.793	2,75 %	4.012.918	26.194	0,66 %	5.191.424	1.178.506	29,37 %	4.880.509	-310.915	-5,99 %	4.008.894	-871.615	-17,86 %
70 - 75 Jahre	2.190.541	3.436.438	1.245.897	56,88 %	3.553.035	116.597	3,39 %	3.611.866	58.831	1,66 %	4.739.924	1.128.058	31,23 %	4.426.214	-313.710	-6,62 %
75 - 80 Jahre	2.790.441	1.785.654	-1.004.787	-36,01 %	2.850.469	1.064.815	59,63 %	3.007.179	156.710	5,50 %	3.100.616	93.437	3,11 %	4.109.305	1.008.689	32,53 %
80 - 85 Jahre	1.847.922	1.964.374	116.452	6,30 %	1.299.693	-664.681	-33,84 %	2.145.666	845.973	65,09 %	2.311.895	166.229	7,75 %	2.396.702	84.807	3,67 %
über 85 Jahre	1.085.475	1.368.583	283.108	26,08 %	1.635.137	266.554	19,48 %	1.411.316	-223.821	-13,69 %	1.868.798	457.482	32,42 %	2.147.596	278.798	14,92 %
Insgesamt	79.112.831	81.538.603	2.425.772	3,07 %	82.163.475	624.872	0,77 %	82.500.849	337.374	0,41 %	81.802.257	-698.592	-0,85 %	81.197.537	-604.720	-0,74 %

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2015		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	17.253.635	17.551.655	298.020	1,73 %	17.530.119	-21.536	-0,12 %	16.712.522	-817.597	-4,66 %	15.339.706	-1.372.816	-8,21 %	14.753.511	-586.195	-3,82 %
20 - 40 Jahre	25.000.055	25.336.434	336.379	1,35 %	23.837.587	-1.498.847	-5,92 %	21.861.940	-1.975.647	-8,29 %	19.888.206	-1.973.734	-9,03 %	19.585.851	-302.355	-1,52 %
40 - 65 Jahre	25.064.831	26.108.741	1.043.910	4,16 %	27.444.517	1.335.776	5,12 %	28.558.936	1.114.419	4,06 %	29.672.603	1.113.667	3,90 %	29.769.464	96.861	0,33 %
65 - 80 Jahre	8.860.913	9.208.816	347.903	3,93 %	10.416.422	1.207.606	13,11 %	11.810.469	1.394.047	13,38 %	12.721.049	910.580	7,71 %	12.544.413	-176.636	-1,39 %
über 80 Jahre	2.933.397	3.332.957	399.560	13,62 %	2.934.830	-398.127	-11,95 %	3.556.982	622.152	21,20 %	4.180.693	623.711	17,53 %	4.544.298	363.605	8,70 %
Insgesamt	79.112.831	81.538.603	2.425.772	3,07 %	82.163.475	624.872	0,77 %	82.500.849	337.374	0,41 %	81.802.257	-698.592	-0,85 %	81.197.537	-604.720	-0,74 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Eurostat, eigene Berechnungen

1.1.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis 2035

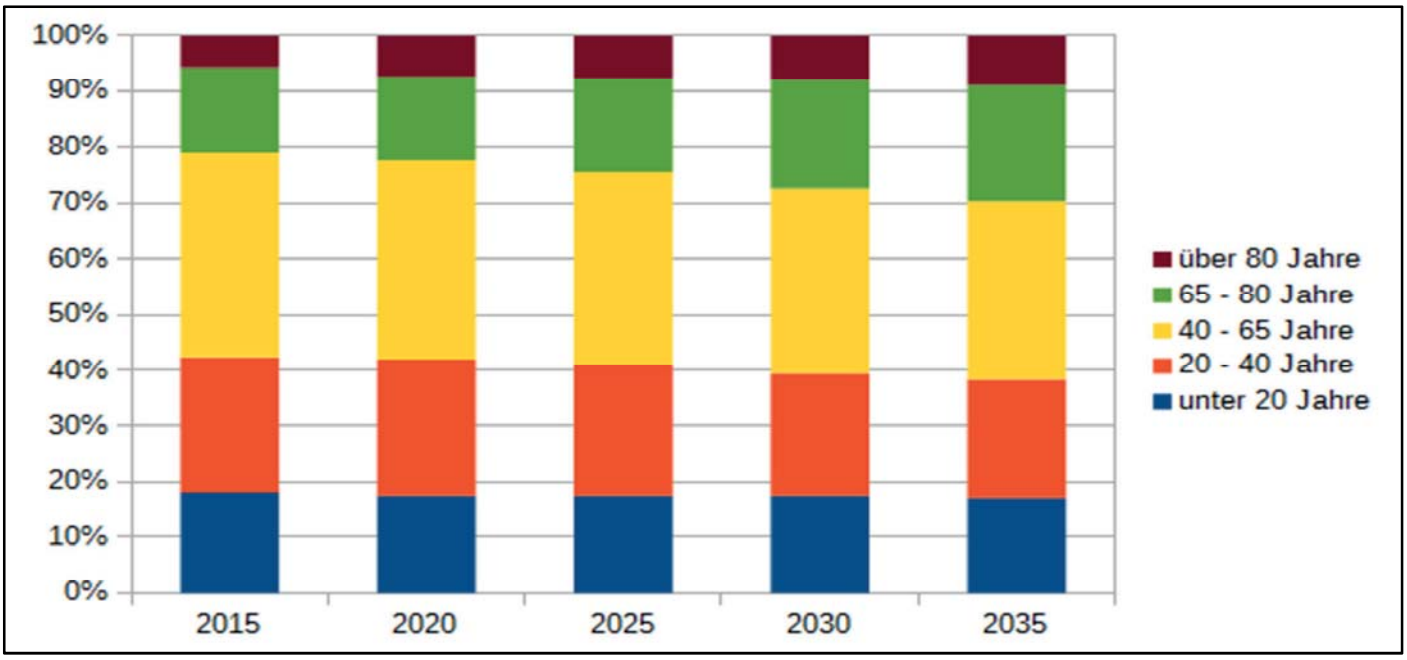


Abbildung 3: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland bis 2035.

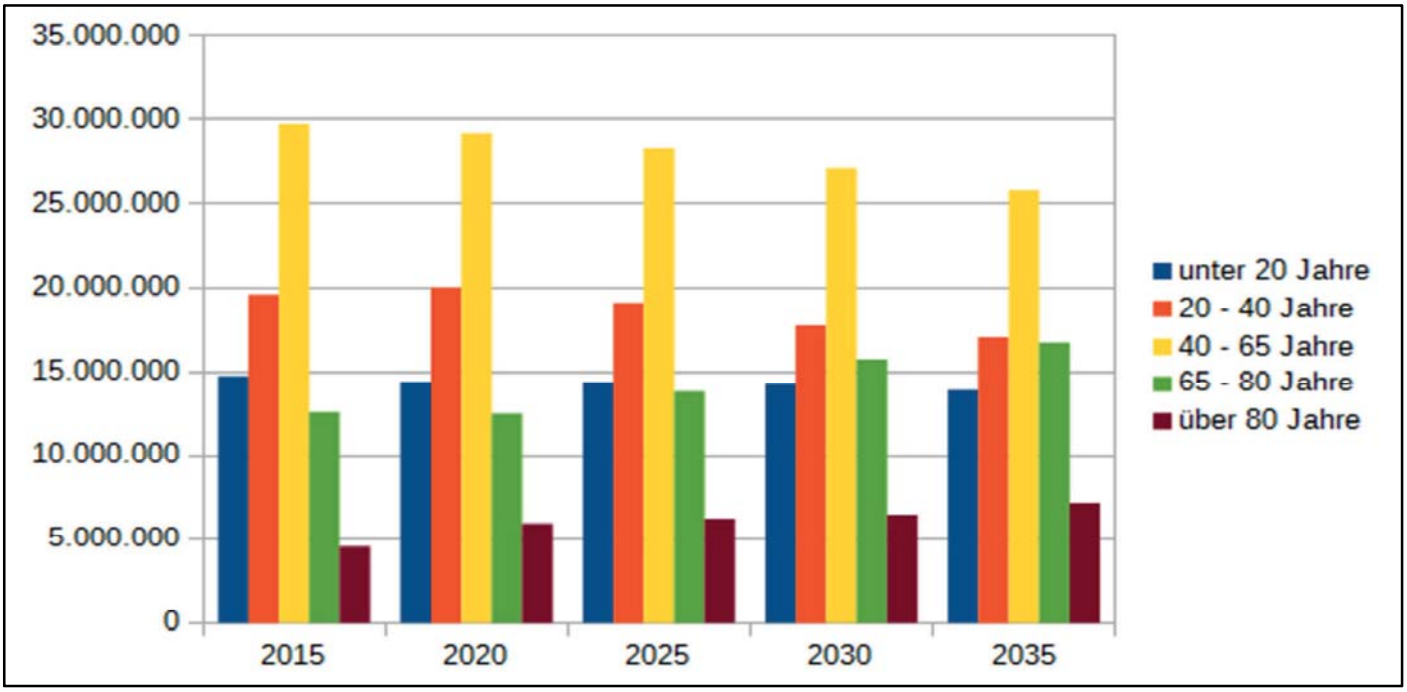


Abbildung 4: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland bis 2035.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Eurostat, eigene Berechnungen

Tabelle 02: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Bundesrepublik Deutschland in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
0 - 5 Jahre	3.486.411	3.576.000	89.589	2,57%	3.523.000	-53.000	-1,48%	3.332.000	-191.000	-5,42%	3.123.000	-209.000	-6,27%
5 - 10 Jahre	3.491.478	3.551.000	59.522	1,70%	3.629.000	78.000	2,20%	3.576.000	-53.000	-1,46%	3.384.000	-192.000	-5,37%
10 - 15 Jahre	3.708.834	3.558.000	-150.834	-4,07%	3.594.000	36.000	1,01%	3.672.000	78.000	2,17%	3.619.000	-53.000	-1,44%
15 - 20 Jahre	4.066.788	3.726.000	-340.788	-8,38%	3.626.000	-100.000	-2,68%	3.662.000	36.000	0,99%	3.740.000	78.000	2,13%
20 - 25 Jahre	4.586.328	4.379.000	-207.328	-4,52%	3.939.000	-440.000	-10,05%	3.840.000	-99.000	-2,51%	3.876.000	36.000	0,94%
25 - 30 Jahre	5.166.826	4.830.000	-336.826	-6,52%	4.599.000	-231.000	-4,78%	4.161.000	-438.000	-9,52%	4.063.000	-98.000	-2,36%
30 - 35 Jahre	5.074.081	5.525.000	450.919	8,89%	4.959.000	-566.000	-10,24%	4.730.000	-229.000	-4,62%	4.294.000	-436.000	-9,22%
35 - 40 Jahre	4.758.616	5.262.000	503.384	10,58%	5.604.000	342.000	6,50%	5.040.000	-564.000	-10,06%	4.813.000	-227.000	-4,50%
40 - 45 Jahre	5.184.279	5.018.000	-166.279	-3,21%	5.310.000	292.000	5,82%	5.652.000	342.000	6,44%	5.092.000	-560.000	-9,91%
45 - 50 Jahre	6.722.424	5.022.000	-1.700.424	-25,29%	5.032.000	10.000	0,20%	5.325.000	293.000	5,82%	5.669.000	344.000	6,46%
50 - 55 Jahre	6.856.652	6.481.000	-375.652	-5,48%	4.990.000	-1.491.000	-23,01%	5.007.000	17.000	0,34%	5.302.000	295.000	5,89%
55 - 60 Jahre	5.853.132	6.837.000	983.868	16,81%	6.368.000	-469.000	-6,86%	4.916.000	-1.452.000	-22,80%	4.942.000	26.000	0,53%
60 - 65 Jahre	5.152.977	5.849.000	696.023	13,51%	6.632.000	783.000	13,39%	6.194.000	-438.000	-6,60%	4.794.000	-1.400.000	-22,60%
65 - 70 Jahre	4.008.894	4.942.000	933.106	23,28%	5.579.000	637.000	12,89%	6.353.000	774.000	13,87%	5.953.000	-400.000	-6,30%
70 - 75 Jahre	4.426.214	4.020.000	-406.214	-9,18%	4.611.000	591.000	14,70%	5.238.000	627.000	13,60%	5.997.000	759.000	14,49%
75 - 80 Jahre	4.109.305	3.494.000	-615.305	-14,97%	3.590.000	96.000	2,75%	4.153.000	563.000	15,68%	4.761.000	608.000	14,64%
80 - 85 Jahre	2.396.702	3.401.000	1.004.298	41,90%	2.819.000	-582.000	-17,11%	2.971.000	152.000	5,39%	3.482.000	511.000	17,20%
über 85 Jahre	2.147.596	2.565.000	417.404	19,44%	3.410.000	845.000	32,94%	3.500.000	90.000	2,64%	3.702.000	202.000	5,77%
Insgesamt	81.197.537	82.036.000	838.463	1,03%	81.814.000	-222.000	-0,27%	81.322.000	-492.000	-0,60%	80.606.000	-716.000	-0,88%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	14.753.511	14.411.000	-342.511	-2,32%	14.372.000	-39.000	-0,27%	14.242.000	-130.000	-0,90%	13.866.000	-376.000	-2,64%
20 - 40 Jahre	19.585.851	19.996.000	410.149	2,09%	19.101.000	-895.000	-4,48%	17.771.000	-1.330.000	-6,96%	17.046.000	-725.000	-4,08%
40 - 65 Jahre	29.769.464	29.207.000	-562.464	-1,89%	28.332.000	-875.000	-3,00%	27.094.000	-1.238.000	-4,37%	25.799.000	-1.295.000	-4,78%
65 - 80 Jahre	12.544.413	12.456.000	-88.413	-0,70%	13.780.000	1.324.000	10,63%	15.744.000	1.964.000	14,25%	16.711.000	967.000	6,14%
über 80 Jahre	4.544.298	5.966.000	1.421.702	31,29%	6.229.000	263.000	4,41%	6.471.000	242.000	3,89%	7.184.000	713.000	11,02%
Insgesamt	81.197.537	82.036.000	838.463	1,03%	81.814.000	-222.000	-0,27%	81.322.000	-492.000	-0,60%	80.606.000	-716.000	-0,88%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Eurostat, eigene Berechnungen

1.2 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg

1.2.1 Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg von 1990 bis 2016

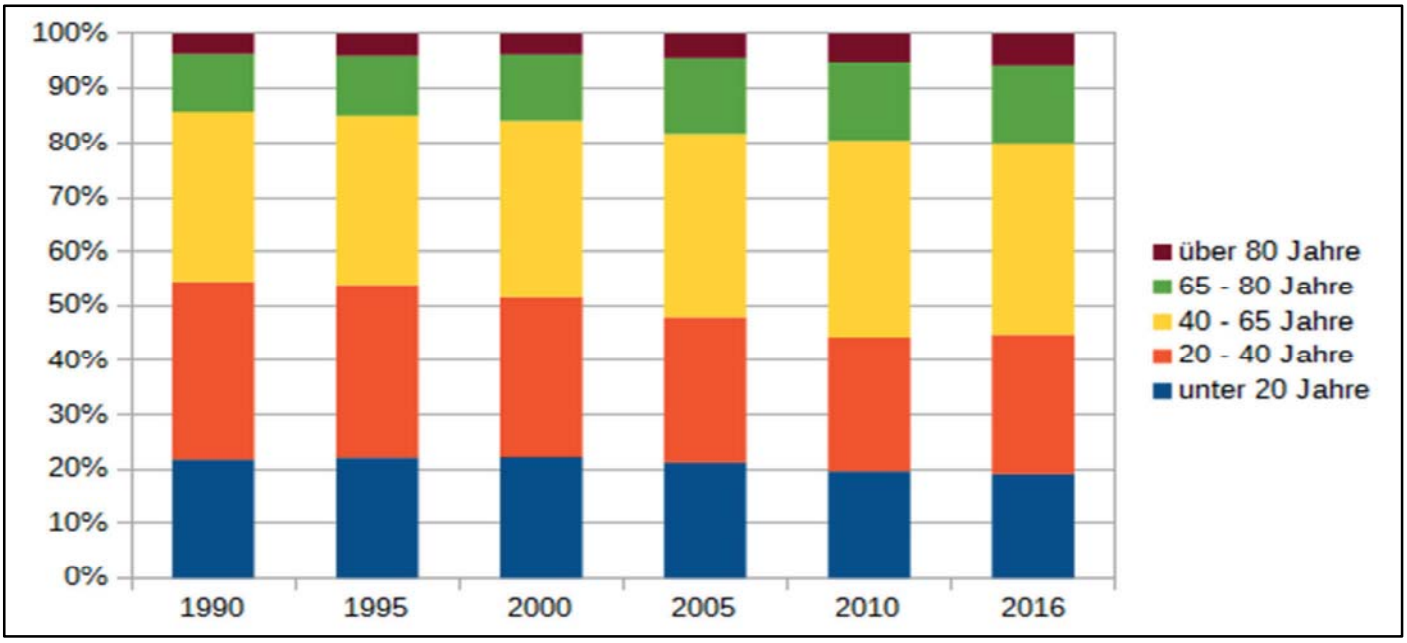


Abbildung 5: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Baden-Württemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

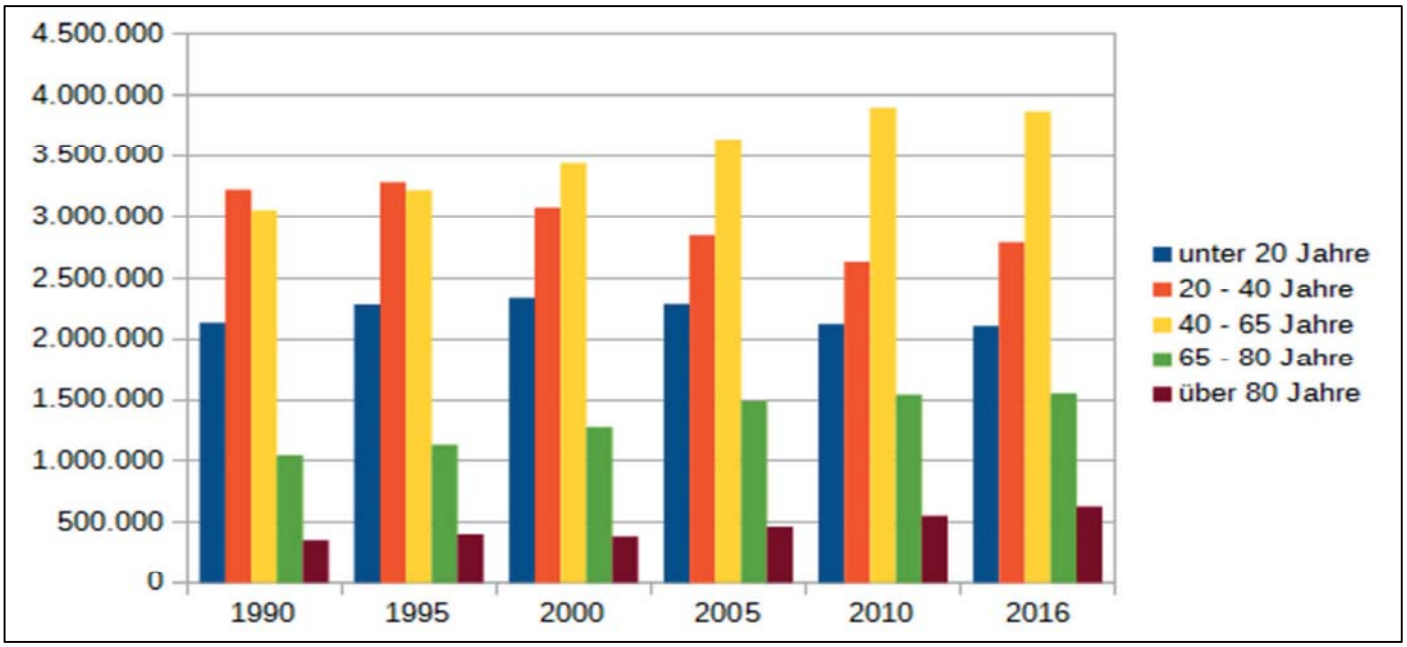


Abbildung 6: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Baden-Württemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 03: Entwicklung der Altersgruppen in Baden-Württemberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	350.293	345.251	-5.042	-1,44 %	327.544	-17.707	-5,13 %	290.502	-37.042	-11,31 %	274.527	-15.975	-5,50 %	312.397	37.870	13,79 %
3 - 6 Jahre	323.027	366.298	43.271	13,40 %	345.268	-21.030	-5,74 %	312.528	-32.740	-9,48 %	282.759	-29.769	-9,53 %	291.328	8.569	3,03 %
6 - 10 Jahre	415.652	477.822	62.170	14,96 %	474.708	-3.114	-0,65 %	458.206	-16.502	-3,48 %	400.183	-58.023	-12,66 %	395.762	-4.421	-1,10 %
10 - 15 Jahre	493.280	555.961	62.681	12,71 %	611.750	55.789	10,03 %	595.897	-15.853	-2,59 %	567.924	-27.973	-4,69 %	513.726	-54.198	-9,54 %
15 - 18 Jahre	305.626	323.346	17.720	5,80 %	339.934	16.588	5,13 %	382.013	42.079	12,38 %	352.126	-29.887	-7,82 %	342.125	-10.001	-2,84 %
18 - 20 Jahre	250.190	216.406	-33.784	-13,50 %	237.327	20.921	9,67 %	248.826	11.499	4,85 %	250.774	1.948	0,78 %	255.044	4.270	1,70 %
20 - 25 Jahre	831.309	634.911	-196.398	-23,63 %	595.788	-39.123	-6,16 %	636.488	40.700	6,83 %	662.196	25.708	4,04 %	676.435	14.239	2,15 %
25 - 30 Jahre	912.297	885.562	-26.735	-2,93 %	661.176	-224.386	-25,34 %	642.323	-18.853	-2,85 %	653.610	11.287	1,76 %	740.852	87.242	13,35 %
30 - 35 Jahre	794.869	941.874	147.005	18,49 %	885.965	-55.909	-5,94 %	678.188	-207.777	-23,45 %	642.527	-35.661	-5,26 %	702.885	60.358	9,39 %
35 - 40 Jahre	684.217	820.031	135.814	19,85 %	938.633	118.602	14,46 %	892.513	-46.120	-4,91 %	675.399	-217.114	-24,33 %	674.713	-686	-0,10 %
40 - 45 Jahre	627.030	704.350	77.320	12,33 %	818.979	114.629	16,27 %	942.314	123.335	15,06 %	887.840	-54.474	-5,78 %	657.574	-230.266	-25,94 %
45 - 50 Jahre	619.780	634.053	14.273	2,30 %	702.059	68.006	10,73 %	820.486	118.427	16,87 %	934.960	114.474	13,95 %	832.891	-102.069	-10,92 %
50 - 55 Jahre	736.911	614.270	-122.641	-16,64 %	624.671	10.401	1,69 %	697.989	73.318	11,74 %	809.210	111.221	15,93 %	912.635	103.425	12,78 %
55 - 60 Jahre	561.866	725.442	163.576	29,11 %	596.729	-128.713	-17,74 %	611.495	14.766	2,47 %	681.662	70.167	11,47 %	803.027	121.365	17,80 %
60 - 65 Jahre	511.518	540.540	29.022	5,67 %	694.931	154.391	28,56 %	572.019	-122.912	-17,69 %	586.835	14.816	2,59 %	661.247	74.412	12,68 %
65 - 70 Jahre	449.719	480.789	31.070	6,91 %	504.091	23.302	4,85 %	655.393	151.302	30,01 %	536.463	-118.930	-18,15 %	568.100	31.637	5,90 %
70 - 75 Jahre	284.257	407.221	122.964	43,26 %	433.902	26.681	6,55 %	460.236	26.334	6,07 %	603.545	143.309	31,14 %	449.177	-154.368	-25,58 %
75 - 80 Jahre	314.713	240.835	-73.878	-23,47 %	345.676	104.841	43,53 %	373.687	28.011	8,10 %	402.158	28.471	7,62 %	536.824	134.666	33,49 %
80 - 85 Jahre	222.730	230.391	7.661	3,44 %	183.050	-47.341	-20,55 %	268.222	85.172	46,53 %	294.229	26.007	9,70 %	338.417	44.188	15,02 %
über 85 Jahre	132.743	174.014	41.271	31,09 %	202.234	28.220	16,22 %	196.376	-5.858	-2,90 %	254.953	58.577	29,83 %	286.734	31.781	12,47 %
Insgesamt	9.822.027	10.319.367	497.340	5,06 %	10.524.415	205.048	1,99 %	10.735.701	211.286	2,01 %	10.753.880	18.179	0,17 %	10.951.893	198.013	1,84 %

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.138.068	2.285.084	147.016	6,88 %	2.336.531	51.447	2,25 %	2.287.972	-48.559	-2,08 %	2.128.293	-159.679	-6,98 %	2.110.382	-17.911	-0,84 %
20 - 40 Jahre	3.222.692	3.282.378	59.686	1,85 %	3.081.562	-200.816	-6,12 %	2.849.512	-232.050	-7,53 %	2.633.732	-215.780	-7,57 %	2.794.885	161.153	6,12 %
40 - 65 Jahre	3.057.105	3.218.655	161.550	5,28 %	3.437.369	218.714	6,80 %	3.644.303	206.934	6,02 %	3.900.507	256.204	7,03 %	3.867.374	-33.133	-0,85 %
65 - 80 Jahre	1.048.689	1.128.845	80.156	7,64 %	1.283.669	154.824	13,72 %	1.489.316	205.647	16,02 %	1.542.166	52.850	3,55 %	1.554.101	11.935	0,77 %
über 80 Jahre	355.473	404.405	48.932	13,77 %	385.284	-19.121	-4,73 %	464.598	79.314	20,59 %	549.182	84.584	18,21 %	625.151	75.969	13,83 %
Insgesamt	9.822.027	10.319.367	497.340	5,06 %	10.524.415	205.048	1,99 %	10.735.701	211.286	2,01 %	10.753.880	18.179	0,17 %	10.951.893	198.013	1,84 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.2.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg bis 2035

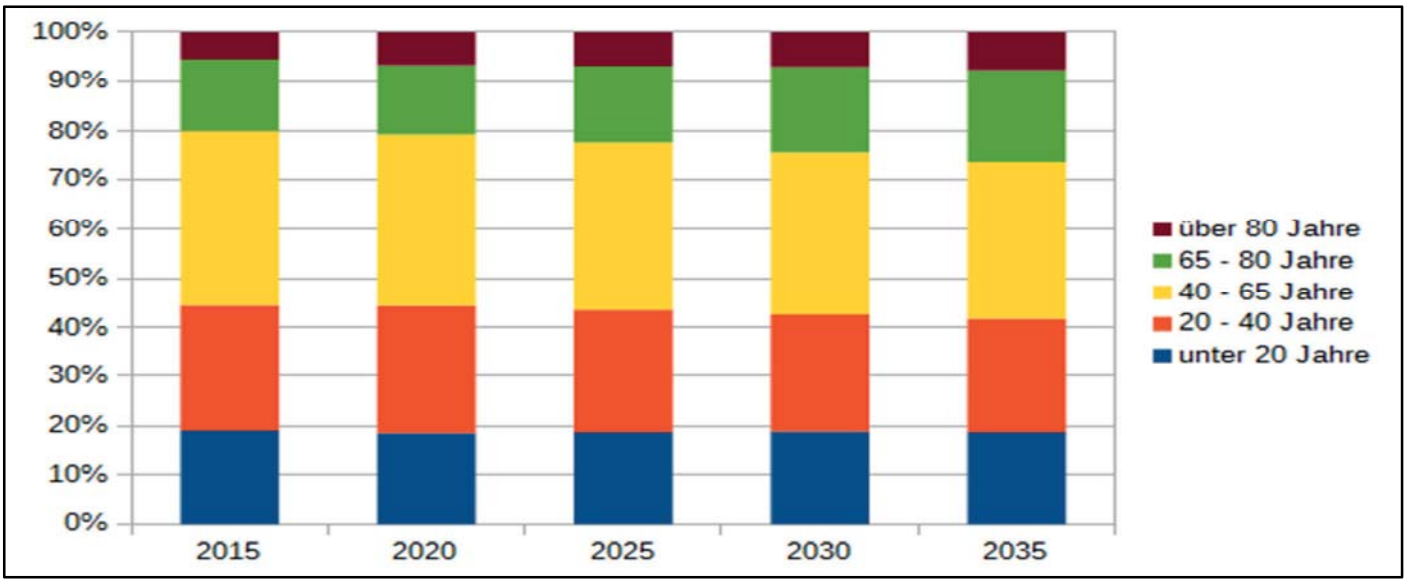


Abbildung 7: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Baden-Württemberg bis 2035.

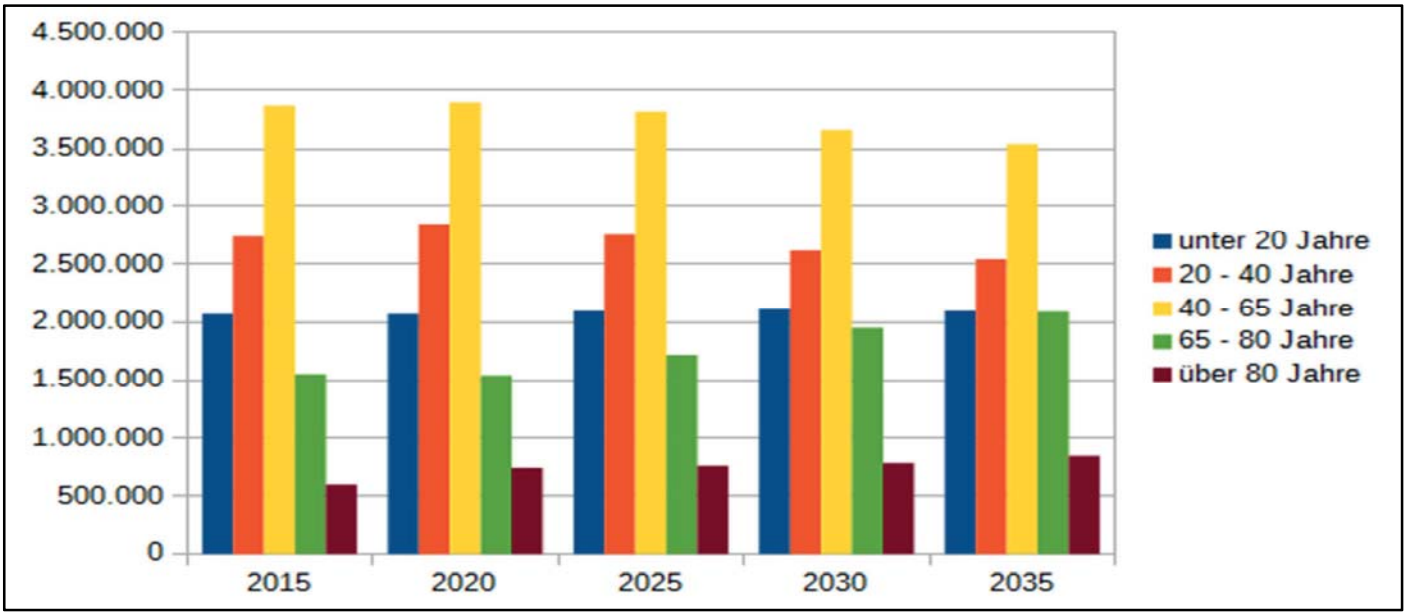


Abbildung 8: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Baden-Württemberg bis 2035.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 04: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in Baden-Württemberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
0 - 5 Jahre	3.486.411	3.576.000	89.589	2,57%	3.523.000	-53.000	-1,48%	3.332.000	-191.000	-5,42%	3.123.000	-209.000	-6,27%
5 - 10 Jahre	3.491.478	3.551.000	59.522	1,70%	3.629.000	78.000	2,20%	3.576.000	-53.000	-1,46%	3.384.000	-192.000	-5,37%
10 - 15 Jahre	3.708.834	3.558.000	-150.834	-4,07%	3.594.000	36.000	1,01%	3.672.000	78.000	2,17%	3.619.000	-53.000	-1,44%
15 - 20 Jahre	4.066.788	3.726.000	-340.788	-8,38%	3.626.000	-100.000	-2,68%	3.662.000	36.000	0,99%	3.740.000	78.000	2,13%
20 - 25 Jahre	4.586.328	4.379.000	-207.328	-4,52%	3.939.000	-440.000	-10,05%	3.840.000	-99.000	-2,51%	3.876.000	36.000	0,94%
25 - 30 Jahre	5.166.826	4.830.000	-336.826	-6,52%	4.599.000	-231.000	-4,78%	4.161.000	-438.000	-9,52%	4.063.000	-98.000	-2,36%
30 - 35 Jahre	5.074.081	5.525.000	450.919	8,89%	4.959.000	-566.000	-10,24%	4.730.000	-229.000	-4,62%	4.294.000	-436.000	-9,22%
35 - 40 Jahre	4.758.616	5.262.000	503.384	10,58%	5.604.000	342.000	6,50%	5.040.000	-564.000	-10,06%	4.813.000	-227.000	-4,50%
40 - 45 Jahre	5.184.279	5.018.000	-166.279	-3,21%	5.310.000	292.000	5,82%	5.652.000	342.000	6,44%	5.092.000	-560.000	-9,91%
45 - 50 Jahre	6.722.424	5.022.000	-1.700.424	-25,29%	5.032.000	10.000	0,20%	5.325.000	293.000	5,82%	5.669.000	344.000	6,46%
50 - 55 Jahre	6.856.652	6.481.000	-375.652	-5,48%	4.990.000	-1.491.000	-23,01%	5.007.000	17.000	0,34%	5.302.000	295.000	5,89%
55 - 60 Jahre	5.853.132	6.837.000	983.868	16,81%	6.368.000	-469.000	-6,86%	4.916.000	-1.452.000	-22,80%	4.942.000	26.000	0,53%
60 - 65 Jahre	5.152.977	5.849.000	696.023	13,51%	6.632.000	783.000	13,39%	6.194.000	-438.000	-6,60%	4.794.000	-1.400.000	-22,60%
65 - 70 Jahre	4.008.894	4.942.000	933.106	23,28%	5.579.000	637.000	12,89%	6.353.000	774.000	13,87%	5.953.000	-400.000	-6,30%
70 - 75 Jahre	4.426.214	4.020.000	-406.214	-9,18%	4.611.000	591.000	14,70%	5.238.000	627.000	13,60%	5.997.000	759.000	14,49%
75 - 80 Jahre	4.109.305	3.494.000	-615.305	-14,97%	3.590.000	96.000	2,75%	4.153.000	563.000	15,68%	4.761.000	608.000	14,64%
80 - 85 Jahre	2.396.702	3.401.000	1.004.298	41,90%	2.819.000	-582.000	-17,11%	2.971.000	152.000	5,39%	3.482.000	511.000	17,20%
über 85 Jahre	2.147.596	2.565.000	417.404	19,44%	3.410.000	845.000	32,94%	3.500.000	90.000	2,64%	3.702.000	202.000	5,77%
Insgesamt	81.197.537	82.036.000	838.463	1,03%	81.814.000	-222.000	-0,27%	81.322.000	-492.000	-0,60%	80.606.000	-716.000	-0,88%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	14.753.511	14.411.000	-342.511	-2,32%	14.372.000	-39.000	-0,27%	14.242.000	-130.000	-0,90%	13.866.000	-376.000	-2,64%
20 - 40 Jahre	19.585.851	19.996.000	410.149	2,09%	19.101.000	-895.000	-4,48%	17.771.000	-1.330.000	-6,96%	17.046.000	-725.000	-4,08%
40 - 65 Jahre	29.769.464	29.207.000	-562.464	-1,89%	28.332.000	-875.000	-3,00%	27.094.000	-1.238.000	-4,37%	25.799.000	-1.295.000	-4,78%
65 - 80 Jahre	12.544.413	12.456.000	-88.413	-0,70%	13.780.000	1.324.000	10,63%	15.744.000	1.964.000	14,25%	16.711.000	967.000	6,14%
über 80 Jahre	4.544.298	5.966.000	1.421.702	31,29%	6.229.000	263.000	4,41%	6.471.000	242.000	3,89%	7.184.000	713.000	11,02%
Insgesamt	81.197.537	82.036.000	838.463	1,03%	81.814.000	-222.000	-0,27%	81.322.000	-492.000	-0,60%	80.606.000	-716.000	-0,88%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.3 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg

1.3.1 Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg von 1990 bis 2016

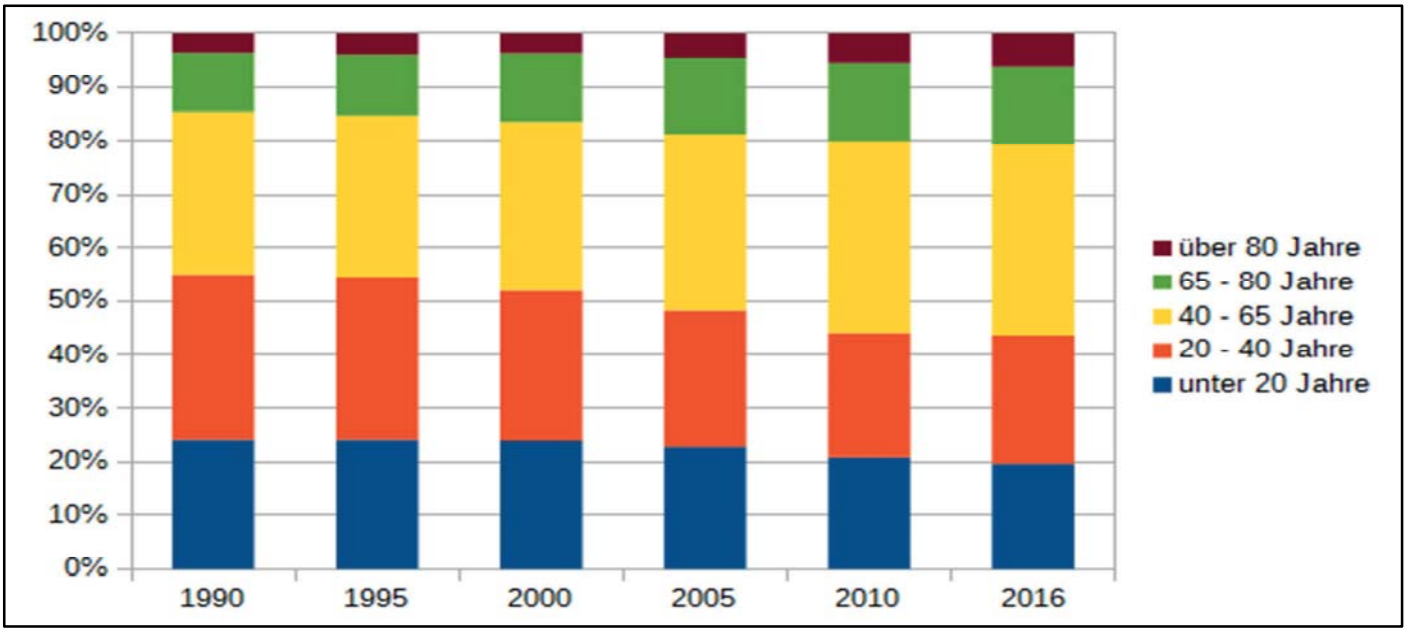


Abbildung 9: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Ostwürttemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

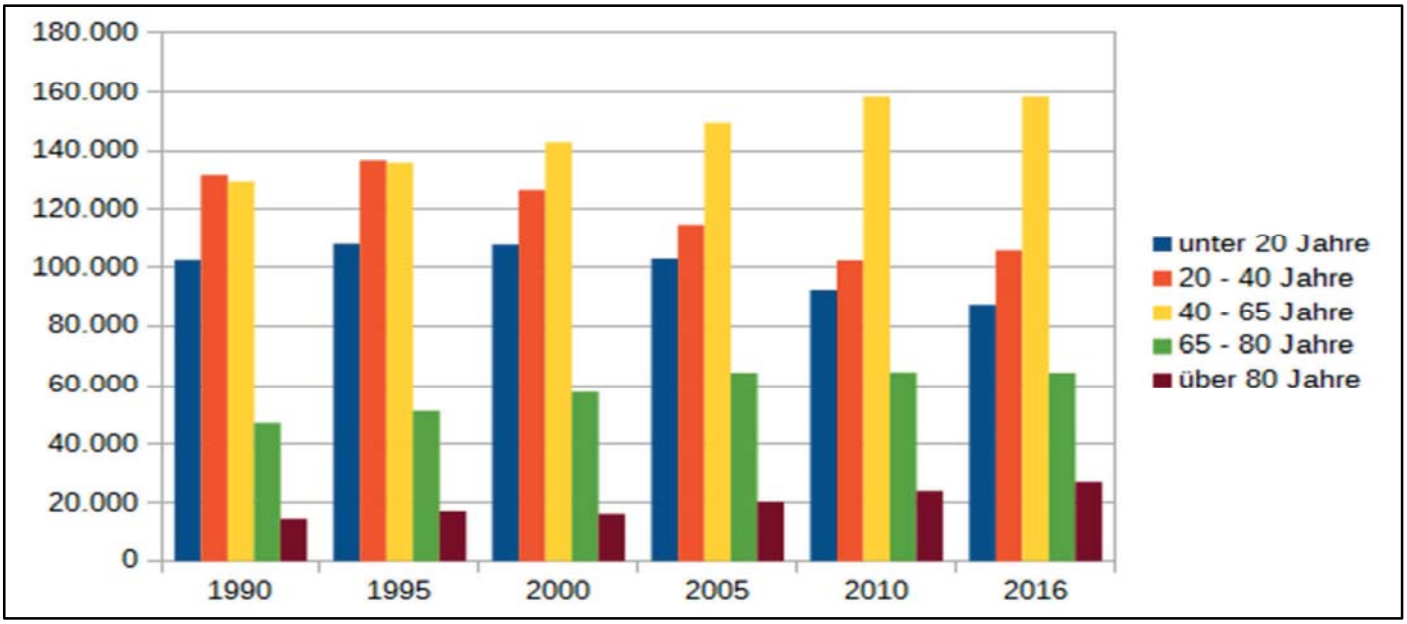


Abbildung 10: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Ostwürttemberg im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 05: Entwicklung der Altersgruppen in Ostwürttemberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	15.761	15.893	132	0,84 %	14.670	-1.223	-7,70 %	12.416	-2.254	-15,36 %	11.085	-1.331	-10,72 %	12.022	937	8,45 %
3 - 6 Jahre	15.008	16.886	1.878	12,51 %	15.457	-1.429	-8,46 %	13.800	-1.657	-10,72 %	11.900	-1.900	-13,77 %	11.517	-383	-3,22 %
6 - 10 Jahre	20.007	22.498	2.491	12,45 %	21.828	-670	-2,98 %	20.540	-1.288	-5,90 %	17.402	-3.138	-15,28 %	16.278	-1.124	-6,46 %
10 - 15 Jahre	24.287	26.805	2.518	10,37 %	28.545	1.740	6,49 %	27.242	-1.303	-4,56 %	25.170	-2.072	-7,61 %	22.083	-3.087	-12,26 %
15 - 18 Jahre	15.265	15.600	335	2,19 %	16.072	472	3,03 %	17.509	1.437	8,94 %	15.961	-1.548	-8,84 %	15.083	-878	-5,50 %
18 - 20 Jahre	12.097	10.299	-1.798	-14,86 %	11.122	823	7,99 %	11.411	289	2,60 %	11.042	-369	-3,23 %	10.506	-536	-4,85 %
20 - 25 Jahre	34.985	28.593	-6.392	-18,27 %	25.738	-2.855	-9,98 %	26.565	827	3,21 %	26.225	-340	-1,28 %	26.565	340	1,30 %
25 - 30 Jahre	35.988	36.056	68	0,19 %	27.658	-8.398	-23,29 %	25.052	-2.606	-9,42 %	24.500	-552	-2,20 %	26.982	2.482	10,13 %
30 - 35 Jahre	32.286	37.524	5.238	16,22 %	35.535	-1.989	-5,30 %	27.609	-7.926	-22,30 %	24.373	-3.236	-11,72 %	26.268	1.895	7,77 %
35 - 40 Jahre	28.286	34.240	5.954	21,05 %	37.474	3.234	9,45 %	35.573	-1.901	-5,07 %	27.281	-8.292	-23,31 %	25.846	-1.435	-5,26 %
40 - 45 Jahre	25.852	29.583	3.731	14,43 %	34.099	4.516	15,27 %	37.673	3.574	10,48 %	35.288	-2.385	-6,33 %	26.396	-8.892	-25,20 %
45 - 50 Jahre	25.361	26.381	1.020	4,02 %	29.384	3.003	11,38 %	33.953	4.569	15,55 %	37.148	3.195	9,41 %	33.520	-3.628	-9,77 %
50 - 55 Jahre	30.612	25.267	-5.345	-17,46 %	25.920	653	2,58 %	29.158	3.238	12,49 %	33.342	4.184	14,35 %	36.815	3.473	10,42 %
55 - 60 Jahre	24.630	30.380	5.750	23,35 %	24.509	-5.871	-19,33 %	25.350	841	3,43 %	28.398	3.048	12,02 %	33.791	5.393	18,99 %
60 - 65 Jahre	22.968	23.983	1.015	4,42 %	29.125	5.142	21,44 %	23.406	-5.719	-19,64 %	24.246	840	3,59 %	27.941	3.695	15,24 %
65 - 70 Jahre	20.416	21.822	1.406	6,89 %	22.361	539	2,47 %	27.323	4.962	22,19 %	21.921	-5.402	-19,77 %	23.671	1.750	7,98 %
70 - 75 Jahre	12.724	18.543	5.819	45,73 %	19.592	1.049	5,66 %	20.288	696	3,55 %	24.958	4.670	23,02 %	18.453	-6.505	-26,06 %
75 - 80 Jahre	13.875	10.765	-3.110	-22,41 %	15.656	4.891	45,43 %	16.854	1.198	7,65 %	17.648	794	4,71 %	22.298	4.650	26,35 %
80 - 85 Jahre	9.350	10.082	732	7,83 %	8.075	-2.007	-19,91 %	11.929	3.854	47,73 %	13.157	1.228	10,29 %	14.583	1.426	10,84 %
über 85 Jahre	5.446	7.225	1.779	32,67 %	8.354	1.129	15,63 %	8.283	-71	-0,85 %	10.804	2.521	30,44 %	12.467	1.663	15,39 %
Insgesamt	425.204	448.425	23.221	5,46 %	451.174	2.749	0,61 %	451.934	760	0,17 %	441.849	-10.085	-2,23 %	443.085	1.236	0,28 %

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	102.425	107.981	5.556	5,42 %	107.694	-287	-0,27 %	102.918	-4.776	-4,43 %	92.560	-10.358	-10,06 %	87.489	-5.071	-5,48 %
20 - 40 Jahre	131.545	136.413	4.868	3,70 %	126.405	-10.008	-7,34 %	114.799	-11.606	-9,18 %	102.379	-12.420	-10,82 %	105.661	3.282	3,21 %
40 - 65 Jahre	129.423	135.594	6.171	4,77 %	143.037	7.443	5,49 %	149.540	6.503	4,55 %	158.422	8.882	5,94 %	158.463	41	0,03 %
65 - 80 Jahre	47.015	51.130	4.115	8,75 %	57.609	6.479	12,67 %	64.465	6.856	11,90 %	64.527	62	0,10 %	64.422	-105	-0,16 %
über 80 Jahre	14.796	17.307	2.511	16,97 %	16.429	-878	-5,07 %	20.212	3.783	23,03 %	23.961	3.749	18,55 %	27.050	3.089	12,89 %
Insgesamt	425.204	448.425	23.221	5,46 %	451.174	2.749	0,61 %	451.934	760	0,17 %	441.849	-10.085	-2,23 %	443.085	1.236	0,28 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.3.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg bis 2035

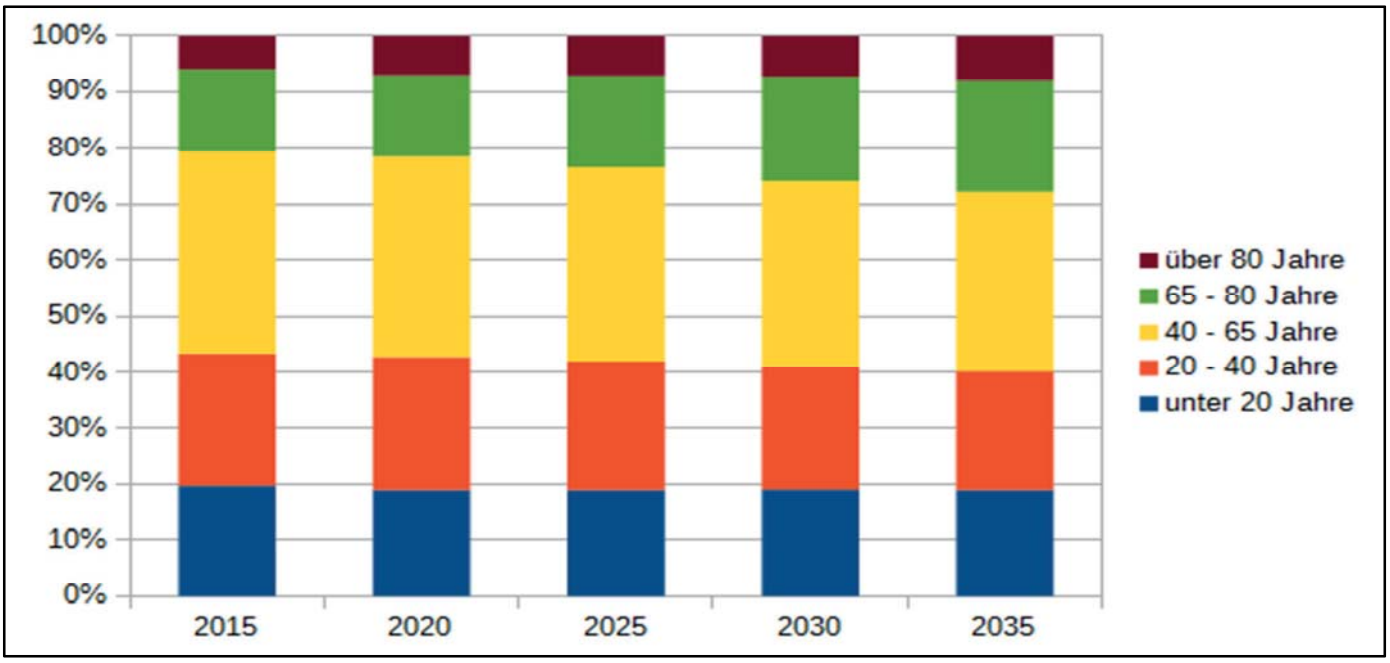


Abbildung 11: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft in Ostwürttemberg bis 2035.

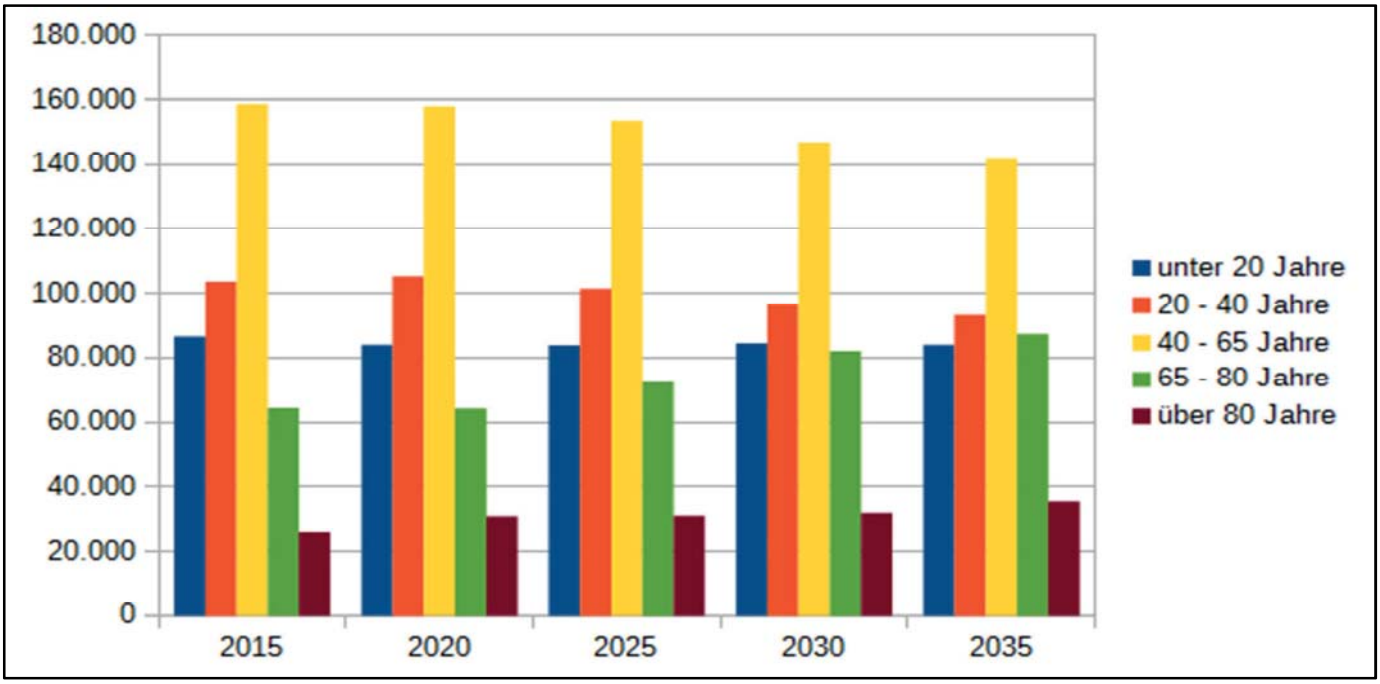


Abbildung 12: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen in Ostwürttemberg bis 2035.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 06: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in Ostwürttemberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	18.876	20.462	1.586	8,40%	20.536	74	0,36%	19.800	-736	-3,58%	18.847	-953	-4,81%
5 - 10 Jahre	19.964	20.042	78	0,39%	21.371	1.329	6,63%	21.405	34	0,16%	20.698	-707	-3,30%
10 - 15 Jahre	22.340	20.901	-1.439	-6,44%	20.848	-53	-0,25%	22.115	1.267	6,08%	22.140	25	0,11%
15 - 20 Jahre	25.613	22.740	-2.873	-11,22%	21.283	-1.457	-6,41%	21.256	-27	-0,13%	22.426	1.170	5,50%
20 - 25 Jahre	25.819	24.335	-1.484	-5,75%	21.769	-2.566	-10,54%	20.698	-1.071	-4,92%	20.758	60	0,29%
25 - 30 Jahre	26.496	26.329	-167	-0,63%	24.827	-1.502	-5,70%	22.757	-2.070	-8,34%	22.069	-688	-3,02%
30 - 35 Jahre	25.765	27.505	1.740	6,75%	26.986	-519	-1,89%	25.677	-1.309	-4,85%	24.022	-1.655	-6,45%
35 - 40 Jahre	25.422	27.021	1.599	6,29%	28.042	1.021	3,78%	27.502	-540	-1,93%	26.419	-1.083	-3,94%
40 - 45 Jahre	27.399	26.658	-741	-2,70%	27.627	969	3,63%	28.398	771	2,79%	27.958	-440	-1,55%
45 - 50 Jahre	34.691	28.654	-6.037	-17,40%	27.551	-1.103	-3,85%	28.326	775	2,81%	29.072	746	2,63%
50 - 55 Jahre	36.736	34.968	-1.768	-4,81%	29.075	-5.893	-16,85%	28.007	-1.068	-3,67%	28.762	755	2,70%
55 - 60 Jahre	32.682	36.141	3.459	10,58%	34.407	-1.734	-4,80%	28.845	-5.562	-16,17%	27.902	-943	-3,27%
60 - 65 Jahre	27.181	31.574	4.393	16,16%	34.872	3.298	10,45%	33.301	-1.571	-4,51%	28.096	-5.205	-15,63%
65 - 70 Jahre	22.633	25.745	3.112	13,75%	29.880	4.135	16,06%	33.070	3.190	10,68%	31.693	-1.377	-4,16%
70 - 75 Jahre	19.898	20.879	981	4,93%	23.800	2.921	13,99%	27.671	3.871	16,26%	30.744	3.073	11,11%
75 - 80 Jahre	21.849	17.701	-4.148	-18,98%	18.733	1.032	5,83%	21.440	2.707	14,45%	25.045	3.605	16,81%
80 - 85 Jahre	13.850	17.529	3.679	26,56%	14.292	-3.237	-18,47%	15.439	1.147	8,03%	17.829	2.390	15,48%
85 - 90 Jahre	8.303	9.038	735	8,85%	11.746	2.708	29,96%	9.684	-2.062	-17,55%	10.872	1.188	12,27%
über 90 Jahre	3.791	4.478	687	18,12%	5.265	787	17,57%	7.095	1.830	34,76%	6.838	-257	-3,62%
Insgesamt	439.308	442.700	3.392	0,77%	442.910	210	0,05%	442.486	-424	-0,10%	442.190	-296	-0,07%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	86.793	84.145	-2.648	-3,05%	84.038	-107	-0,13%	84.576	538	0,64%	84.111	-465	-0,55%
20 - 40 Jahre	103.502	105.190	1.688	1,63%	101.624	-3.566	-3,39%	96.634	-4.990	-4,91%	93.268	-3.366	-3,48%
40 - 65 Jahre	158.689	157.995	-694	-0,44%	153.532	-4.463	-2,82%	146.877	-6.655	-4,33%	141.790	-5.087	-3,46%
65 - 80 Jahre	64.380	64.325	-55	-0,09%	72.413	8.088	12,57%	82.181	9.768	13,49%	87.482	5.301	6,45%
über 80 Jahre	25.944	31.045	5.101	19,66%	31.303	258	0,83%	32.218	915	2,92%	35.539	3.321	10,31%
Insgesamt	439.308	442.700	3.392	0,77%	442.910	210	0,05%	442.486	-424	-0,10%	442.190	-296	-0,07%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim

1.4.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim von 1990 bis 2016

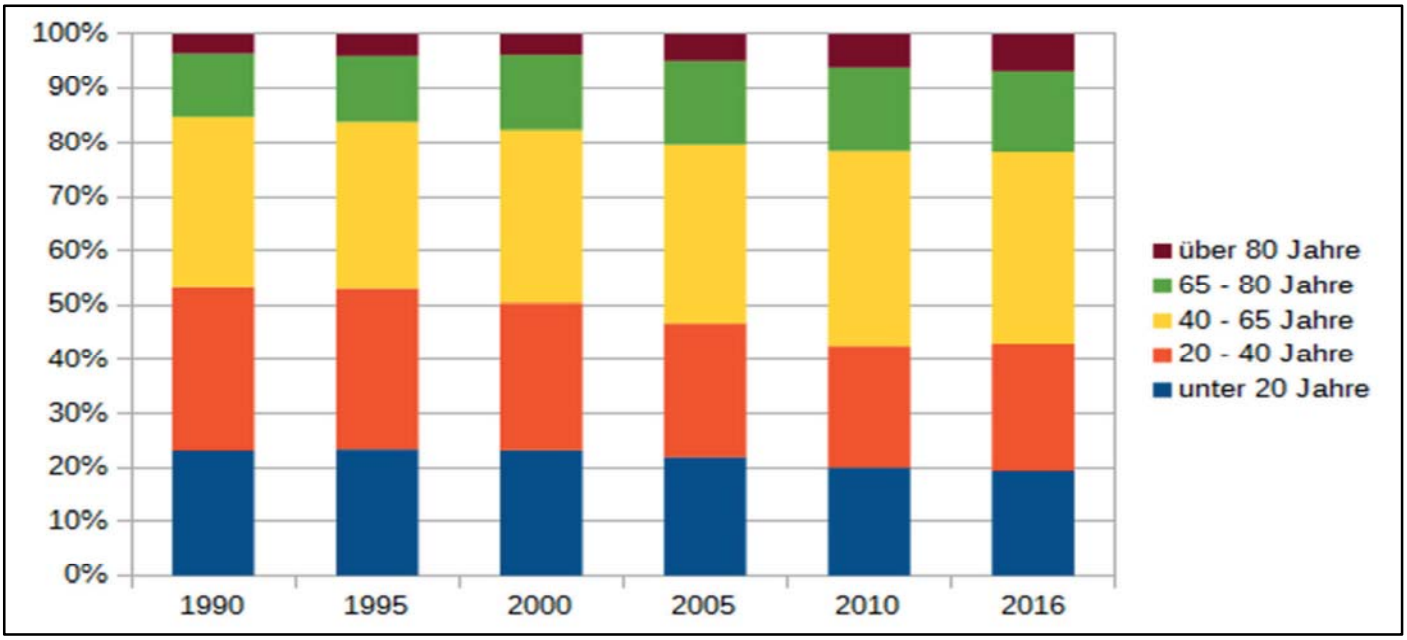


Abbildung 13: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Landkreis Heidenheim im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

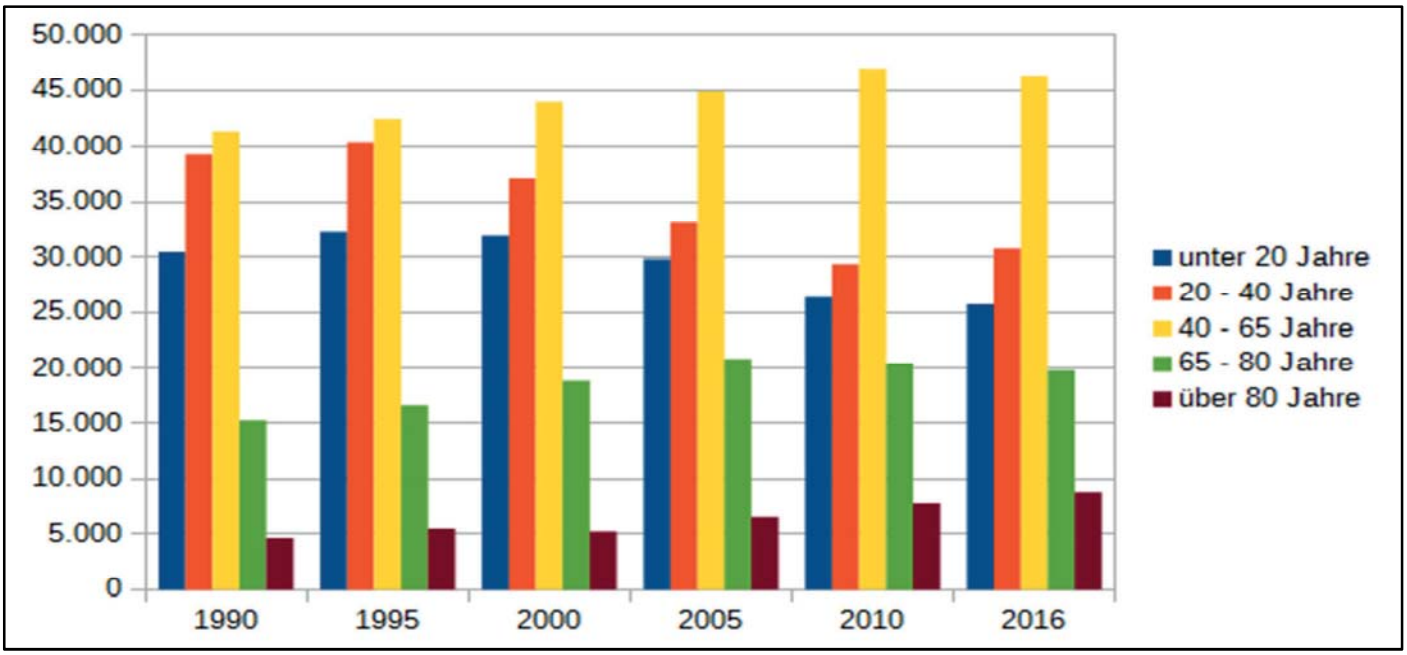


Abbildung 14: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Landkreis Heidenheim im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 07: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	4.689	4.657	-32	-0,68 %	4.149	-508	-10,91 %	3.498	-651	-15,69 %	3.085	-413	-11,81 %	3.577	492	15,95 %
3 - 6 Jahre	4.639	5.020	381	8,21 %	4.444	-576	-11,47 %	3.928	-516	-11,61 %	3.322	-606	-15,43 %	3.378	56	1,69 %
6 - 10 Jahre	6.049	6.826	777	12,85 %	6.428	-398	-5,83 %	5.863	-565	-8,79 %	4.929	-934	-15,93 %	4.817	-112	-2,27 %
10 - 15 Jahre	7.094	8.084	990	13,96 %	8.612	528	6,53 %	7.905	-707	-8,21 %	7.187	-718	-9,08 %	6.439	-748	-10,41 %
15 - 18 Jahre	4.380	4.641	261	5,96 %	4.922	281	6,05 %	5.137	215	4,37 %	4.585	-552	-10,75 %	4.431	-154	-3,36 %
18 - 20 Jahre	3.619	3.037	-582	-16,08 %	3.354	317	10,44 %	3.514	160	4,77 %	3.217	-297	-8,45 %	3.045	-172	-5,35 %
20 - 25 Jahre	10.274	8.297	-1.977	-19,24 %	7.399	-898	-10,82 %	7.729	330	4,46 %	7.621	-108	-1,40 %	7.447	-174	-2,28 %
25 - 30 Jahre	10.637	10.652	15	0,14 %	8.010	-2.642	-24,80 %	7.076	-934	-11,66 %	7.100	24	0,34 %	7.782	682	9,61 %
30 - 35 Jahre	9.702	11.060	1.358	14,00 %	10.532	-528	-4,77 %	7.866	-2.666	-25,31 %	6.921	-945	-12,01 %	7.892	971	14,03 %
35 - 40 Jahre	8.618	10.374	1.756	20,38 %	11.121	747	7,20 %	10.418	-703	-6,32 %	7.759	-2.659	-25,52 %	7.642	-117	-1,51 %
40 - 45 Jahre	8.028	8.939	911	11,35 %	10.252	1.313	14,69 %	11.096	844	8,23 %	10.407	-689	-6,21 %	7.546	-2.861	-27,49 %
45 - 50 Jahre	7.870	8.172	302	3,84 %	8.871	699	8,55 %	10.134	1.263	14,24 %	10.896	762	7,52 %	9.777	-1.119	-10,27 %
50 - 55 Jahre	9.790	7.839	-1.951	-19,93 %	8.000	161	2,05 %	8.730	730	9,13 %	9.860	1.130	12,94 %	10.916	1.056	10,71 %
55 - 60 Jahre	8.093	9.693	1.600	19,77 %	7.547	-2.146	-22,14 %	7.771	224	2,97 %	8.479	708	9,11 %	9.982	1.503	17,73 %
60 - 65 Jahre	7.594	7.825	231	3,04 %	9.275	1.450	18,53 %	7.140	-2.135	-23,02 %	7.425	285	3,99 %	8.184	759	10,22 %
65 - 70 Jahre	6.690	7.187	497	7,43 %	7.257	70	0,97 %	8.700	1.443	19,88 %	6.703	-1.997	-22,95 %	7.192	489	7,30 %
70 - 75 Jahre	4.137	6.047	1.910	46,17 %	6.447	400	6,61 %	6.577	130	2,02 %	7.989	1.412	21,47 %	5.570	-2.419	-30,28 %
75 - 80 Jahre	4.491	3.450	-1.041	-23,18 %	5.120	1.670	48,41 %	5.541	421	8,22 %	5.735	194	3,50 %	7.047	1.312	22,88 %
80 - 85 Jahre	2.963	3.265	302	10,19 %	2.565	-700	-21,44 %	3.875	1.310	51,07 %	4.344	469	12,10 %	4.781	437	10,06 %
über 85 Jahre	1.701	2.250	549	32,28 %	2.671	421	18,71 %	2.676	5	0,19 %	3.552	876	32,74 %	4.053	501	14,10 %
Insgesamt	131.058	137.315	6.257	4,77 %	136.976	-339	-0,25 %	135.174	-1.802	-1,32 %	131.116	-4.058	-3,00 %	131.498	382	0,29 %

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	30.470	32.265	1.795	5,89 %	31.909	-356	-1,10 %	29.845	-2.064	-6,47 %	26.325	-3.520	-11,79 %	25.687	-638	-2,42 %
20 - 40 Jahre	39.231	40.383	1.152	2,94 %	37.062	-3.321	-8,22 %	33.089	-3.973	-10,72 %	29.401	-3.688	-11,15 %	30.763	1.362	4,63 %
40 - 65 Jahre	41.375	42.468	1.093	2,64 %	43.945	1.477	3,48 %	44.871	926	2,11 %	47.067	2.196	4,89 %	46.405	-662	-1,41 %
65 - 80 Jahre	15.318	16.684	1.366	8,92 %	18.824	2.140	12,83 %	20.818	1.994	10,59 %	20.427	-391	-1,88 %	19.809	-618	-3,03 %
über 80 Jahre	4.664	5.515	851	18,25 %	5.236	-279	-5,06 %	6.551	1.315	25,11 %	7.896	1.345	20,53 %	8.834	938	11,88 %
Insgesamt	131.058	137.315	6.257	4,77 %	136.976	-339	-0,25 %	135.174	-1.802	-1,32 %	131.116	-4.058	-3,00 %	131.498	382	0,29 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heidenheim bis 2035

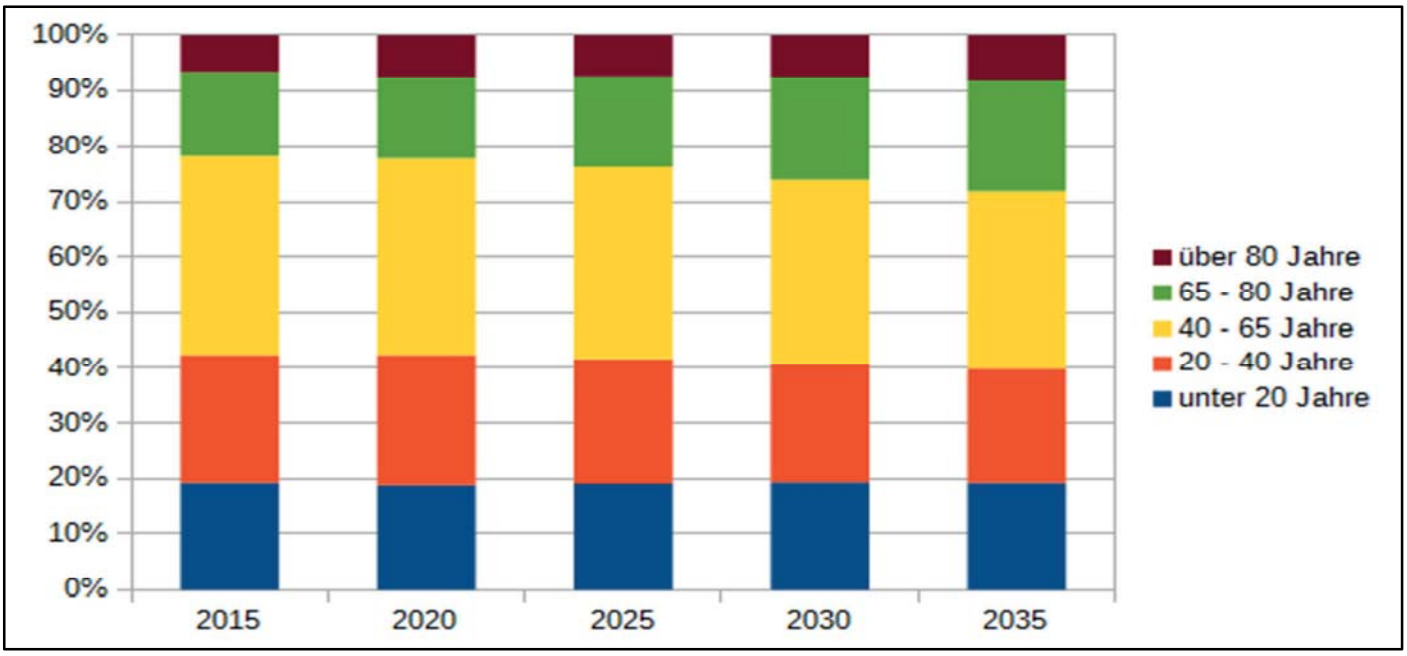


Abbildung 15: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Landkreis Heidenheim bis 2035.

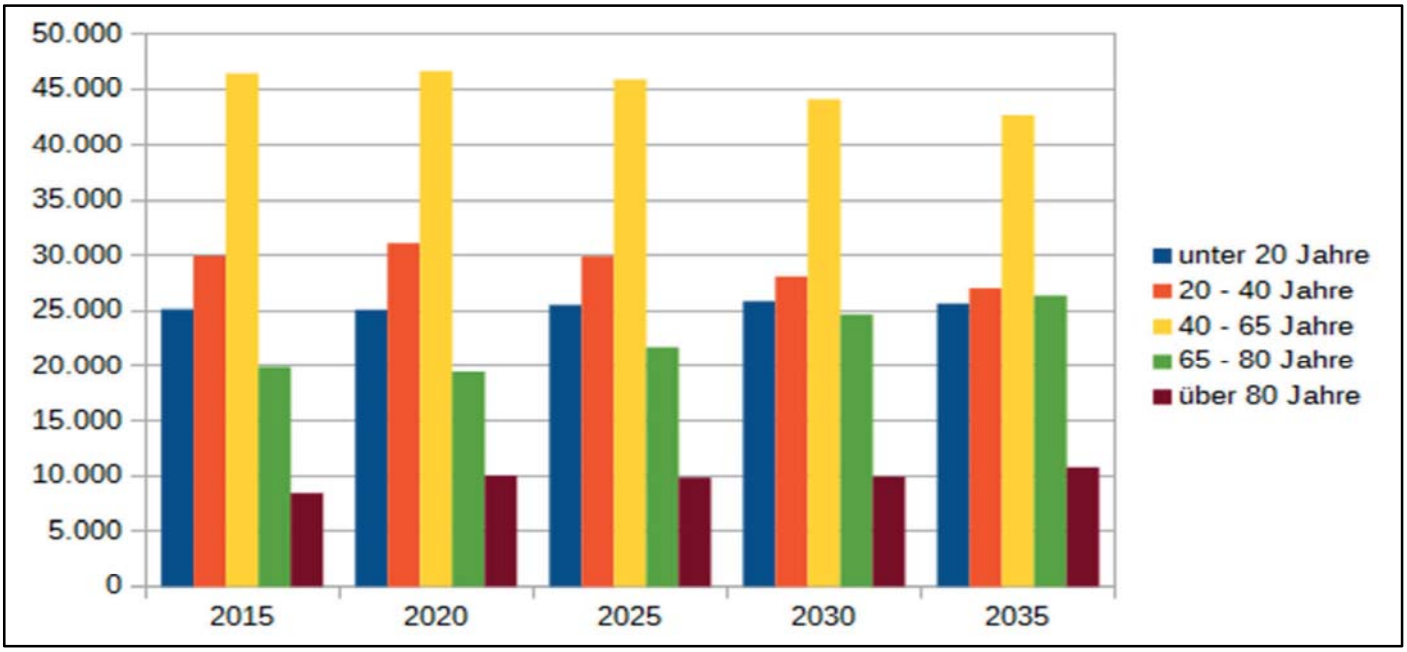


Abbildung 16: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Landkreis Heidenheim bis 2035.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 08: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	5.481	6.178	697	12,72%	6.221	43	0,70%	5.927	-294	-4,73%	5.588	-339	-5,72%
5 - 10 Jahre	5.780	6.014	234	4,05%	6.558	544	9,05%	6.553	-5	-0,08%	6.277	-276	-4,21%
10 - 15 Jahre	6.453	6.199	-254	-3,94%	6.342	143	2,31%	6.836	494	7,79%	6.825	-11	-0,16%
15 - 20 Jahre	7.414	6.664	-750	-10,12%	6.350	-314	-4,71%	6.468	118	1,86%	6.909	441	6,82%
20 - 25 Jahre	7.283	6.999	-284	-3,90%	6.222	-777	-11,10%	5.948	-274	-4,40%	6.035	87	1,46%
25 - 30 Jahre	7.733	7.668	-65	-0,84%	7.180	-488	-6,36%	6.489	-691	-9,62%	6.297	-192	-2,96%
30 - 35 Jahre	7.614	8.287	673	8,84%	8.003	-284	-3,43%	7.515	-488	-6,10%	6.958	-557	-7,41%
35 - 40 Jahre	7.306	8.156	850	11,63%	8.489	333	4,08%	8.187	-302	-3,56%	7.783	-404	-4,93%
40 - 45 Jahre	7.818	7.870	52	0,67%	8.422	552	7,01%	8.642	220	2,61%	8.390	-252	-2,92%
45 - 50 Jahre	10.119	8.314	-1.805	-17,84%	8.186	-128	-1,54%	8.627	441	5,39%	8.839	212	2,46%
50 - 55 Jahre	10.882	10.339	-543	-4,99%	8.522	-1.817	-17,57%	8.364	-158	-1,85%	8.774	410	4,90%
55 - 60 Jahre	9.612	10.824	1.212	12,61%	10.259	-565	-5,22%	8.512	-1.747	-17,03%	8.368	-144	-1,69%
60 - 65 Jahre	8.055	9.369	1.314	16,31%	10.496	1.127	12,03%	9.967	-529	-5,04%	8.328	-1.639	-16,44%
65 - 70 Jahre	6.876	7.686	810	11,78%	8.921	1.235	16,07%	9.994	1.073	12,03%	9.528	-466	-4,66%
70 - 75 Jahre	6.030	6.353	323	5,36%	7.109	756	11,90%	8.267	1.158	16,29%	9.287	1.020	12,34%
75 - 80 Jahre	6.944	5.373	-1.571	-22,62%	5.695	322	5,99%	6.398	703	12,34%	7.482	1.084	16,94%
80 - 85 Jahre	4.500	5.582	1.082	24,04%	4.353	-1.229	-22,02%	4.697	344	7,90%	5.332	635	13,52%
85 - 90 Jahre	2.784	2.966	182	6,54%	3.761	795	26,80%	2.974	-787	-20,93%	3.338	364	12,24%
über 90 Jahre	1.219	1.513	294	24,12%	1.745	232	15,33%	2.298	553	31,69%	2.157	-141	-6,14%
Insgesamt	129.903	132.354	2.451	1,89%	132.834	480	0,36%	132.663	-171	-0,13%	132.495	-168	-0,13%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	25.128	25.055	-73	-0,29%	25.471	416	1,66%	25.784	313	1,23%	25.599	-185	-0,72%
20 - 40 Jahre	29.936	31.110	1.174	3,92%	29.894	-1.216	-3,91%	28.139	-1.755	-5,87%	27.073	-1.066	-3,79%
40 - 65 Jahre	46.486	46.716	230	0,49%	45.885	-831	-1,78%	44.112	-1.773	-3,86%	42.699	-1.413	-3,20%
65 - 80 Jahre	19.850	19.412	-438	-2,21%	21.725	2.313	11,92%	24.659	2.934	13,51%	26.297	1.638	6,64%
über 80 Jahre	8.503	10.061	1.558	18,32%	9.859	-202	-2,01%	9.969	110	1,12%	10.827	858	8,61%
Insgesamt	129.903	132.354	2.451	1,89%	132.834	480	0,36%	132.663	-171	-0,13%	132.495	-168	-0,13%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.1 Dischingen

Tabelle 09: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Dischingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	188	195	7	3,72%	129	-66	-33,85%	119	-10	-7,75%	100	-19	-15,97%	117	17	17,00%
3 - 6 Jahre	171	201	30	17,54%	168	-33	-16,42%	140	-28	-16,67%	116	-24	-17,14%	110	-6	-5,17%
6 - 10 Jahre	232	255	23	9,91%	247	-8	-3,14%	205	-42	-17,00%	172	-33	-16,10%	163	-9	-5,23%
10 - 15 Jahre	271	274	3	1,11%	329	55	20,07%	308	-21	-6,38%	251	-57	-18,51%	208	-43	-17,13%
15 - 18 Jahre	177	171	-6	-3,39%	171	0	0,00%	211	40	23,39%	180	-31	-14,69%	176	-4	-2,22%
18 - 20 Jahre	124	104	-20	-16,13%	107	3	2,88%	130	23	21,50%	115	-15	-11,54%	103	-12	-10,43%
20 - 25 Jahre	382	285	-97	-25,39%	236	-49	-17,19%	243	7	2,97%	277	34	13,99%	237	-40	-14,44%
25 - 30 Jahre	376	401	25	6,65%	265	-136	-33,92%	233	-32	-12,08%	235	2	0,86%	236	1	0,43%
30 - 35 Jahre	364	391	27	7,42%	366	-25	-6,39%	266	-100	-27,32%	217	-49	-18,42%	242	25	11,52%
35 - 40 Jahre	328	382	54	16,46%	391	9	2,36%	364	-27	-6,91%	263	-101	-27,75%	244	-19	-7,22%
40 - 45 Jahre	260	327	67	25,77%	394	67	20,49%	384	-10	-2,54%	354	-30	-7,81%	270	-84	-23,73%
45 - 50 Jahre	204	272	68	33,33%	315	43	15,81%	377	62	19,68%	375	-2	-0,53%	311	-64	-17,07%
50 - 55 Jahre	272	201	-71	-26,10%	265	64	31,84%	305	40	15,09%	372	67	21,97%	381	9	2,42%
55 - 60 Jahre	281	271	-10	-3,56%	198	-73	-26,94%	256	58	29,29%	303	47	18,36%	349	46	15,18%
60 - 65 Jahre	241	269	28	11,62%	269	0	0,00%	195	-74	-27,51%	250	55	28,21%	295	45	18,00%
65 - 70 Jahre	243	222	-21	-8,64%	250	28	12,61%	251	1	0,40%	193	-58	-23,11%	241	48	24,87%
70 - 75 Jahre	128	210	82	64,06%	200	-10	-4,76%	225	25	12,50%	232	7	3,11%	176	-56	-24,14%
75 - 80 Jahre	145	105	-40	-27,59%	171	66	62,86%	166	-5	-2,92%	189	23	13,86%	203	14	7,41%
80 - 85 Jahre	81	107	26	32,10%	74	-33	-30,84%	130	56	75,68%	134	4	3,08%	172	38	28,36%
über 85 Jahre	39	65	26	66,67%	76	11	16,92%	72	-4	-5,26%	91	19	26,39%	128	37	40,66%
Insgesamt	4.507	4.708	201	4,46%	4.621	-87	-1,85%	4.580	-41	-0,89%	4.419	-161	-3,52%	4.362	-57	-1,29%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.163	1.200	37	3,18%	1.151	-49	-4,08%	1.113	-38	-3,30%	934	-179	-16,08%	877	-57	-6,10%
20 - 40 Jahre	1.450	1.459	9	0,62%	1.258	-201	-13,78%	1.106	-152	-12,08%	992	-114	-10,31%	959	-33	-3,33%
40 - 65 Jahre	1.258	1.340	82	6,52%	1.441	101	7,54%	1.517	76	5,27%	1.654	137	9,03%	1.606	-48	-2,90%
65 - 80 Jahre	516	537	21	4,07%	621	84	15,64%	642	21	3,38%	614	-28	-4,36%	620	6	0,98%
über 80 Jahre	120	172	52	43,33%	150	-22	-12,79%	202	52	34,67%	225	23	11,39%	300	75	33,33%
Insgesamt	4.507	4.708	201	4,46%	4.621	-87	-1,85%	4.580	-41	-0,89%	4.419	-161	-3,52%	4.362	-57	-1,29%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 10: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Dischingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	183	192	9	4,92%	198	6	3,13%	191	-7	-3,54%	183	-8	-4,19%
5 - 10 Jahre	189	199	10	5,29%	205	6	3,02%	209	4	1,95%	204	-5	-2,39%
10 - 15 Jahre	226	200	-26	-11,50%	208	8	4,00%	215	7	3,37%	218	3	1,40%
15 - 20 Jahre	252	227	-25	-9,92%	203	-24	-10,57%	210	7	3,45%	217	7	3,33%
20 - 25 Jahre	255	229	-26	-10,20%	206	-23	-10,04%	191	-15	-7,28%	195	4	2,09%
25 - 30 Jahre	253	239	-14	-5,53%	220	-19	-7,95%	202	-18	-8,18%	193	-9	-4,46%
30 - 35 Jahre	231	255	24	10,39%	243	-12	-4,71%	229	-14	-5,76%	214	-15	-6,55%
35 - 40 Jahre	244	250	6	2,46%	265	15	6,00%	253	-12	-4,53%	243	-10	-3,95%
40 - 45 Jahre	256	261	5	1,95%	260	-1	-0,38%	273	13	5,00%	264	-9	-3,30%
45 - 50 Jahre	348	273	-75	-21,55%	275	2	0,73%	274	-1	-0,36%	286	12	4,38%
50 - 55 Jahre	383	351	-32	-8,36%	278	-73	-20,80%	279	1	0,36%	279	0	0,00%
55 - 60 Jahre	351	373	22	6,27%	343	-30	-8,04%	275	-68	-19,83%	275	0	0,00%
60 - 65 Jahre	295	335	40	13,56%	357	22	6,57%	330	-27	-7,56%	268	-62	-18,79%
65 - 70 Jahre	232	275	43	18,53%	315	40	14,55%	336	21	6,67%	312	-24	-7,14%
70 - 75 Jahre	192	211	19	9,90%	250	39	18,48%	288	38	15,20%	309	21	7,29%
75 - 80 Jahre	210	168	-42	-20,00%	186	18	10,71%	221	35	18,82%	256	35	15,84%
80 - 85 Jahre	157	166	9	5,73%	133	-33	-19,88%	151	18	13,53%	179	28	18,54%
85 - 90 Jahre	83	97	14	16,87%	106	9	9,28%	85	-21	-19,81%	101	16	18,82%
über 90 Jahre	30	38	8	26,67%	47	9	23,68%	57	10	21,28%	52	-5	-8,77%
Insgesamt	4.370	4.339	-31	-0,71%	4.298	-41	-0,94%	4.269	-29	-0,67%	4.248	-21	-0,49%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	850	818	-32	-3,76%	814	-4	-0,49%	825	11	1,35%	822	-3	-0,36%
20 - 40 Jahre	983	973	-10	-1,02%	934	-39	-4,01%	875	-59	-6,32%	845	-30	-3,43%
40 - 65 Jahre	1.633	1.593	-40	-2,45%	1.513	-80	-5,02%	1.431	-82	-5,42%	1.372	-59	-4,12%
65 - 80 Jahre	634	654	20	3,15%	751	97	14,83%	845	94	12,52%	877	32	3,79%
über 80 Jahre	270	301	31	11,48%	286	-15	-4,98%	293	7	2,45%	332	39	13,31%
Insgesamt	4.370	4.339	-31	-0,71%	4.298	-41	-0,94%	4.269	-29	-0,67%	4.248	-21	-0,49%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.2 Gerstetten

Tabelle 11: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gerstetten in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	430	431	1	0,23%	399	-32	-7,42%	333	-66	-16,54%	265	-68	-20,42%	287	22	8,30%
3 - 6 Jahre	433	477	44	10,16%	460	-17	-3,56%	351	-109	-23,70%	341	-10	-2,85%	302	-39	-11,44%
6 - 10 Jahre	516	660	144	27,91%	635	-25	-3,79%	635	0	0,00%	468	-167	-26,30%	443	-25	-5,34%
10 - 15 Jahre	609	722	113	18,56%	862	140	19,39%	793	-69	-8,00%	729	-64	-8,07%	599	-130	-17,83%
15 - 18 Jahre	371	376	5	1,35%	459	83	22,07%	509	50	10,89%	455	-54	-10,61%	420	-35	-7,69%
18 - 20 Jahre	302	249	-53	-17,55%	273	24	9,64%	357	84	30,77%	286	-71	-19,89%	295	9	3,15%
20 - 25 Jahre	826	674	-152	-18,40%	591	-83	-12,31%	633	42	7,11%	675	42	6,64%	681	6	0,89%
25 - 30 Jahre	861	857	-4	-0,46%	690	-167	-19,49%	561	-129	-18,70%	552	-9	-1,60%	604	52	9,42%
30 - 35 Jahre	860	971	111	12,91%	949	-22	-2,27%	733	-216	-22,76%	589	-144	-19,65%	574	-15	-2,55%
35 - 40 Jahre	697	948	251	36,01%	1.036	88	9,28%	989	-47	-4,54%	737	-252	-25,48%	609	-128	-17,37%
40 - 45 Jahre	668	742	74	11,08%	960	218	29,38%	1.026	66	6,88%	970	-56	-5,46%	659	-311	-32,06%
45 - 50 Jahre	557	698	141	25,31%	760	62	8,88%	929	169	22,24%	977	48	5,17%	938	-39	-3,99%
50 - 55 Jahre	851	572	-279	-32,78%	689	117	20,45%	752	63	9,14%	913	161	21,41%	1.054	141	15,44%
55 - 60 Jahre	616	829	213	34,58%	556	-273	-32,93%	670	114	20,50%	736	66	9,85%	922	186	25,27%
60 - 65 Jahre	572	604	32	5,59%	815	211	34,93%	534	-281	-34,48%	657	123	23,03%	744	87	13,24%
65 - 70 Jahre	528	560	32	6,06%	572	12	2,14%	783	211	36,89%	494	-289	-36,91%	671	177	35,83%
70 - 75 Jahre	334	481	147	44,01%	525	44	9,15%	527	2	0,38%	725	198	37,57%	445	-280	-38,62%
75 - 80 Jahre	353	292	-61	-17,28%	409	117	40,07%	447	38	9,29%	462	15	3,36%	626	164	35,50%
80 - 85 Jahre	260	265	5	1,92%	211	-54	-20,38%	312	101	47,87%	349	37	11,86%	408	59	16,91%
über 85 Jahre	147	190	43	29,25%	212	22	11,58%	211	-1	-0,47%	287	76	36,02%	332	45	15,68%
Insgesamt	10.791	11.598	807	7,48%	12.063	465	4,01%	12.085	22	0,18%	11.667	-418	-3,46%	11.613	-54	-0,46%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	2.661	2.915	254	9,55%	3.088	173	5,93%	2.978	-110	-3,56%	2.544	-434	-14,57%	2.346	-198	-7,78%
20 - 40 Jahre	3.244	3.450	206	6,35%	3.266	-184	-5,33%	2.916	-350	-10,72%	2.553	-363	-12,45%	2.468	-85	-3,33%
40 - 65 Jahre	3.264	3.445	181	5,55%	3.780	335	9,72%	3.911	131	3,47%	4.253	342	8,74%	4.317	64	1,50%
65 - 80 Jahre	1.215	1.333	118	9,71%	1.506	173	12,98%	1.757	251	16,67%	1.681	-76	-4,33%	1.742	61	3,63%
über 80 Jahre	407	455	48	11,79%	423	-32	-7,03%	523	100	23,64%	636	113	21,61%	740	104	16,35%
Insgesamt	10.791	11.598	807	7,48%	12.063	465	4,01%	12.085	22	0,18%	11.667	-418	-3,46%	11.613	-54	-0,46%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 12: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gerstetten in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	494	542	48	9,72%	552	10	1,85%	536	-16	-2,90%	507	-29	-5,41%
5 - 10 Jahre	550	539	-11	-2,00%	576	37	6,86%	582	6	1,04%	565	-17	-2,92%
10 - 15 Jahre	611	583	-28	-4,58%	568	-15	-2,57%	600	32	5,63%	606	6	1,00%
15 - 20 Jahre	758	620	-138	-18,21%	586	-34	-5,48%	574	-12	-2,05%	604	30	5,23%
20 - 25 Jahre	661	665	4	0,61%	565	-100	-15,04%	532	-33	-5,84%	531	-1	-0,19%
25 - 30 Jahre	618	649	31	5,02%	622	-27	-4,16%	554	-68	-10,93%	532	-22	-3,97%
30 - 35 Jahre	575	668	93	16,17%	666	-2	-0,30%	640	-26	-3,90%	587	-53	-8,28%
35 - 40 Jahre	618	647	29	4,69%	704	57	8,81%	694	-10	-1,42%	673	-21	-3,03%
40 - 45 Jahre	720	676	-44	-6,11%	686	10	1,48%	733	47	6,85%	722	-11	-1,50%
45 - 50 Jahre	1.008	774	-234	-23,21%	720	-54	-6,98%	725	5	0,69%	768	43	5,93%
50 - 55 Jahre	1.027	1.012	-15	-1,46%	785	-227	-22,43%	734	-51	-6,50%	742	8	1,09%
55 - 60 Jahre	890	1.006	116	13,03%	986	-20	-1,99%	774	-212	-21,50%	729	-45	-5,81%
60 - 65 Jahre	718	858	140	19,50%	965	107	12,47%	948	-17	-1,76%	752	-196	-20,68%
65 - 70 Jahre	627	678	51	8,13%	807	129	19,03%	909	102	12,64%	894	-15	-1,65%
70 - 75 Jahre	456	570	114	25,00%	621	51	8,95%	740	119	19,16%	835	95	12,84%
75 - 80 Jahre	635	403	-232	-36,54%	502	99	24,57%	550	48	9,56%	660	110	20,00%
80 - 85 Jahre	383	499	116	30,29%	322	-177	-35,47%	404	82	25,47%	448	44	10,89%
85 - 90 Jahre	225	241	16	7,11%	318	77	31,95%	210	-108	-33,96%	270	60	28,57%
über 90 Jahre	92	106	14	15,22%	123	17	16,04%	168	45	36,59%	136	-32	-19,05%
Insgesamt	11.666	11.736	70	0,60%	11.674	-62	-0,53%	11.607	-67	-0,57%	11.561	-46	-0,40%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.413	2.284	-129	-5,35%	2.282	-2	-0,09%	2.292	10	0,44%	2.282	-10	-0,44%
20 - 40 Jahre	2.472	2.629	157	6,35%	2.557	-72	-2,74%	2.420	-137	-5,36%	2.323	-97	-4,01%
40 - 65 Jahre	4.363	4.326	-37	-0,85%	4.142	-184	-4,25%	3.914	-228	-5,50%	3.713	-201	-5,14%
65 - 80 Jahre	1.718	1.651	-67	-3,90%	1.930	279	16,90%	2.199	269	13,94%	2.389	190	8,64%
über 80 Jahre	700	846	146	20,86%	763	-83	-9,81%	782	19	2,49%	854	72	9,21%
Insgesamt	11.666	11.736	70	0,60%	11.674	-62	-0,53%	11.607	-67	-0,57%	11.561	-46	-0,40%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.3 Giengen an der Brenz

Tabelle 13: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Giengen an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	652	666	14	2,15%	628	-38	-5,71%	553	-75	-11,94%	436	-117	-21,16%	530	94	21,56%
3 - 6 Jahre	667	707	40	6,00%	634	-73	-10,33%	596	-38	-5,99%	495	-101	-16,95%	492	-3	-0,61%
6 - 10 Jahre	836	1.014	178	21,29%	990	-24	-2,37%	842	-148	-14,95%	742	-100	-11,88%	750	8	1,08%
10 - 15 Jahre	1.019	1.153	134	13,15%	1.274	121	10,49%	1.225	-49	-3,85%	1.030	-195	-15,92%	1.008	-22	-2,14%
15 - 18 Jahre	622	675	53	8,52%	706	31	4,59%	765	59	8,36%	682	-83	-10,85%	650	-32	-4,69%
18 - 20 Jahre	517	471	-46	-8,90%	502	31	6,58%	526	24	4,78%	517	-9	-1,71%	460	-57	-11,03%
20 - 25 Jahre	1.578	1.227	-351	-22,24%	1.141	-86	-7,01%	1.107	-34	-2,98%	1.136	29	2,62%	1.105	-31	-2,73%
25 - 30 Jahre	1.552	1.658	106	6,83%	1.212	-446	-26,90%	1.081	-131	-10,81%	1.011	-70	-6,48%	1.164	153	15,13%
30 - 35 Jahre	1.313	1.575	262	19,95%	1.669	94	5,97%	1.196	-473	-28,34%	1.025	-171	-14,30%	1.190	165	16,10%
35 - 40 Jahre	1.253	1.397	144	11,49%	1.615	218	15,60%	1.643	28	1,73%	1.148	-495	-30,13%	1.073	-75	-6,53%
40 - 45 Jahre	1.133	1.269	136	12,00%	1.409	140	11,03%	1.619	210	14,90%	1.610	-9	-0,56%	1.127	-483	-30,00%
45 - 50 Jahre	1.147	1.147	0	0,00%	1.319	172	15,00%	1.426	107	8,11%	1.585	159	11,15%	1.450	-135	-8,52%
50 - 55 Jahre	1.426	1.147	-279	-19,57%	1.138	-9	-0,78%	1.305	167	14,67%	1.397	92	7,05%	1.626	229	16,39%
55 - 60 Jahre	1.228	1.417	189	15,39%	1.120	-297	-20,96%	1.124	4	0,36%	1.271	147	13,08%	1.436	165	12,98%
60 - 65 Jahre	1.107	1.176	69	6,23%	1.368	192	16,33%	1.061	-307	-22,44%	1.073	12	1,13%	1.230	157	14,63%
65 - 70 Jahre	943	1.030	87	9,23%	1.121	91	8,83%	1.290	169	15,08%	997	-293	-22,71%	1.057	60	6,02%
70 - 75 Jahre	572	869	297	51,92%	916	47	5,41%	1.015	99	10,81%	1.186	171	16,85%	820	-366	-30,86%
75 - 80 Jahre	600	487	-113	-18,83%	773	286	58,73%	819	46	5,95%	907	88	10,74%	1.038	131	14,44%
80 - 85 Jahre	425	433	8	1,88%	398	-35	-8,08%	589	191	47,99%	651	62	10,53%	737	86	13,21%
über 85 Jahre	246	324	78	31,71%	385	61	18,83%	369	-16	-4,16%	535	166	44,99%	625	90	16,82%
Insgesamt	18.836	19.842	1.006	5,34%	20.318	476	2,40%	20.151	-167	-0,82%	19.434	-717	-3,56%	19.568	134	0,69%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	4.313	4.686	373	8,65%	4.734	48	1,02%	4.507	-227	-4,80%	3.902	-605	-13,42%	3.890	-12	-0,31%
20 - 40 Jahre	5.696	5.857	161	2,83%	5.637	-220	-3,76%	5.027	-610	-10,82%	4.320	-707	-14,06%	4.532	212	4,91%
40 - 65 Jahre	6.041	6.156	115	1,90%	6.354	198	3,22%	6.535	181	2,85%	6.936	401	6,14%	6.869	-67	-0,97%
65 - 80 Jahre	2.115	2.386	271	12,81%	2.810	424	17,77%	3.124	314	11,17%	3.090	-34	-1,09%	2.915	-175	-5,66%
über 80 Jahre	671	757	86	12,82%	783	26	3,43%	958	175	22,35%	1.186	228	23,80%	1.362	176	14,84%
Insgesamt	18.836	19.842	1.006	5,34%	20.318	476	2,40%	20.151	-167	-0,82%	19.434	-717	-3,56%	19.568	134	0,69%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 14: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Giengen an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	810	919	109	13,46%	931	12	1,31%	889	-42	-4,51%	839	-50	-5,62%
5 - 10 Jahre	883	897	14	1,59%	979	82	9,14%	981	2	0,20%	941	-40	-4,08%
10 - 15 Jahre	1.028	951	-77	-7,49%	953	2	0,21%	1.025	72	7,56%	1.026	1	0,10%
15 - 20 Jahre	1.102	1.062	-40	-3,63%	976	-86	-8,10%	975	-1	-0,10%	1.039	64	6,56%
20 - 25 Jahre	1.100	1.062	-38	-3,45%	980	-82	-7,72%	911	-69	-7,04%	908	-3	-0,33%
25 - 30 Jahre	1.147	1.183	36	3,14%	1.104	-79	-6,68%	1.011	-93	-8,42%	967	-44	-4,35%
30 - 35 Jahre	1.122	1.256	134	11,94%	1.233	-23	-1,83%	1.152	-81	-6,57%	1.073	-79	-6,86%
35 - 40 Jahre	1.066	1.216	150	14,07%	1.287	71	5,84%	1.252	-35	-2,72%	1.183	-69	-5,51%
40 - 45 Jahre	1.149	1.161	12	1,04%	1.259	98	8,44%	1.307	48	3,81%	1.278	-29	-2,22%
45 - 50 Jahre	1.513	1.227	-286	-18,90%	1.210	-17	-1,39%	1.286	76	6,28%	1.332	46	3,58%
50 - 55 Jahre	1.615	1.552	-63	-3,90%	1.263	-289	-18,62%	1.241	-22	-1,74%	1.310	69	5,56%
55 - 60 Jahre	1.375	1.618	243	17,67%	1.548	-70	-4,33%	1.267	-281	-18,15%	1.246	-21	-1,66%
60 - 65 Jahre	1.227	1.353	126	10,27%	1.576	223	16,48%	1.509	-67	-4,25%	1.245	-264	-17,50%
65 - 70 Jahre	992	1.176	184	18,55%	1.298	122	10,37%	1.507	209	16,10%	1.448	-59	-3,92%
70 - 75 Jahre	894	925	31	3,47%	1.092	167	18,05%	1.211	119	10,90%	1.407	196	16,18%
75 - 80 Jahre	1.021	802	-219	-21,45%	836	34	4,24%	987	151	18,06%	1.102	115	11,65%
80 - 85 Jahre	702	828	126	17,95%	656	-172	-20,77%	697	41	6,25%	829	132	18,94%
85 - 90 Jahre	413	471	58	14,04%	572	101	21,44%	459	-113	-19,76%	509	50	10,89%
über 90 Jahre	179	238	59	32,96%	287	49	20,59%	371	84	29,27%	351	-20	-5,39%
Insgesamt	19.338	19.897	559	2,89%	20.040	143	0,72%	20.038	-2	-0,01%	20.033	-5	-0,02%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	3.823	3.829	6	0,16%	3.839	10	0,26%	3.870	31	0,81%	3.845	-25	-0,65%
20 - 40 Jahre	4.435	4.717	282	6,36%	4.604	-113	-2,40%	4.326	-278	-6,04%	4.131	-195	-4,51%
40 - 65 Jahre	6.879	6.911	32	0,47%	6.856	-55	-0,80%	6.610	-246	-3,59%	6.411	-199	-3,01%
65 - 80 Jahre	2.907	2.903	-4	-0,14%	3.226	323	11,13%	3.705	479	14,85%	3.957	252	6,80%
über 80 Jahre	1.294	1.537	243	18,78%	1.515	-22	-1,43%	1.527	12	0,79%	1.689	162	10,61%
Insgesamt	19.338	19.897	559	2,89%	20.040	143	0,72%	20.038	-2	-0,01%	20.033	-5	-0,02%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.4 Heidenheim an der Brenz

Tabelle 15: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heidenheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	1.711	1.654	-57	-3,33%	1.431	-223	-13,48%	1.222	-209	-14,61%	1.200	-22	-1,80%	1.393	193	16,08%
3 - 6 Jahre	1.610	1.768	158	9,81%	1.510	-258	-14,59%	1.331	-179	-11,85%	1.210	-121	-9,09%	1.286	76	6,28%
6 - 10 Jahre	2.154	2.435	281	13,05%	2.180	-255	-10,47%	1.969	-211	-9,68%	1.749	-220	-11,17%	1.831	82	4,69%
10 - 15 Jahre	2.485	2.959	474	19,07%	2.999	40	1,35%	2.635	-364	-12,14%	2.466	-169	-6,41%	2.388	-78	-3,16%
15 - 18 Jahre	1.617	1.724	107	6,62%	1.808	84	4,87%	1.806	-2	-0,11%	1.546	-260	-14,40%	1.580	34	2,20%
18 - 20 Jahre	1.355	1.126	-229	-16,90%	1.287	161	14,30%	1.215	-72	-5,59%	1.137	-78	-6,42%	1.101	-36	-3,17%
20 - 25 Jahre	3.807	3.248	-559	-14,68%	2.884	-364	-11,21%	3.002	118	4,09%	2.820	-182	-6,06%	2.840	20	0,71%
25 - 30 Jahre	4.034	3.967	-67	-1,66%	3.117	-850	-21,43%	2.775	-342	-10,97%	2.855	80	2,88%	3.164	309	10,82%
30 - 35 Jahre	3.543	4.039	496	14,00%	3.709	-330	-8,17%	2.964	-745	-20,09%	2.718	-246	-8,30%	3.150	432	15,89%
35 - 40 Jahre	3.218	3.787	569	17,68%	3.959	172	4,54%	3.548	-411	-10,38%	2.937	-611	-17,22%	3.100	163	5,55%
40 - 45 Jahre	3.041	3.377	336	11,05%	3.674	297	8,79%	3.913	239	6,51%	3.566	-347	-8,87%	2.902	-664	-18,62%
45 - 50 Jahre	3.108	3.096	-12	-0,39%	3.299	203	6,56%	3.590	291	8,82%	3.862	272	7,58%	3.404	-458	-11,86%
50 - 55 Jahre	3.772	3.092	-680	-18,03%	3.029	-63	-2,04%	3.201	172	5,68%	3.465	264	8,25%	3.741	276	7,97%
55 - 60 Jahre	3.166	3.798	632	19,96%	2.976	-822	-21,64%	2.917	-59	-1,98%	3.050	133	4,56%	3.473	423	13,87%
60 - 65 Jahre	3.065	3.068	3	0,10%	3.556	488	15,91%	2.754	-802	-22,55%	2.767	13	0,47%	2.880	113	4,08%
65 - 70 Jahre	2.815	2.893	78	2,77%	2.788	-105	-3,63%	3.271	483	17,32%	2.555	-716	-21,89%	2.575	20	0,78%
70 - 75 Jahre	1.803	2.543	740	41,04%	2.581	38	1,49%	2.510	-71	-2,75%	2.978	468	18,65%	2.078	-900	-30,22%
75 - 80 Jahre	2.027	1.495	-532	-26,25%	2.104	609	40,74%	2.186	82	3,90%	2.120	-66	-3,02%	2.558	438	20,66%
80 - 85 Jahre	1.369	1.437	68	4,97%	1.087	-350	-24,36%	1.591	504	46,37%	1.671	80	5,03%	1.764	93	5,57%
über 85 Jahre	832	1.021	189	22,72%	1.203	182	17,83%	1.226	23	1,91%	1.492	266	21,70%	1.501	9	0,60%
Insgesamt	50.532	52.527	1.995	3,95%	51.181	-1.346	-2,56%	49.626	-1.555	-3,04%	48.164	-1.462	-2,95%	48.709	545	1,13%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	10.932	11.666	734	6,71%	11.215	-451	-3,87%	10.178	-1.037	-9,25%	9.308	-870	-8,55%	9.579	271	2,91%
20 - 40 Jahre	14.602	15.041	439	3,01%	13.669	-1372	-9,12%	12.289	-1.380	-10,10%	11.330	-959	-7,80%	12.254	924	8,16%
40 - 65 Jahre	16.152	16.431	279	1,73%	16.534	103	0,63%	16.375	-159	-0,96%	16.710	335	2,05%	16.400	-310	-1,86%
65 - 80 Jahre	6.645	6.931	286	4,30%	7.473	542	7,82%	7.967	494	6,61%	7.653	-314	-3,94%	7.211	-442	-5,78%
über 80 Jahre	2.201	2.458	257	11,68%	2.290	-168	-6,83%	2.817	527	23,01%	3.163	346	12,28%	3.265	102	3,22%
Insgesamt	50.532	52.527	1.995	3,95%	51.181	-1346	-2,56%	49.626	-1.555	-3,04%	48.164	-1.462	-2,95%	48.709	545	1,13%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 16: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heidenheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	2.094	2.456	362	17,29%	2.454	-2	-0,08%	2.291	-163	-6,64%	2.135	-156	-6,81%
5 - 10 Jahre	2.181	2.344	163	7,47%	2.599	255	10,88%	2.566	-33	-1,27%	2.416	-150	-5,85%
10 - 15 Jahre	2.321	2.384	63	2,71%	2.481	97	4,07%	2.701	220	8,87%	2.669	-32	-1,18%
15 - 20 Jahre	2.593	2.463	-130	-5,01%	2.460	-3	-0,12%	2.529	69	2,80%	2.724	195	7,71%
20 - 25 Jahre	2.721	2.612	-109	-4,01%	2.343	-269	-10,30%	2.298	-45	-1,92%	2.341	43	1,87%
25 - 30 Jahre	3.098	3.059	-39	-1,26%	2.775	-284	-9,28%	2.485	-290	-10,45%	2.444	-41	-1,65%
30 - 35 Jahre	3.099	3.392	293	9,45%	3.188	-204	-6,01%	2.903	-285	-8,94%	2.673	-230	-7,92%
35 - 40 Jahre	2.861	3.333	472	16,50%	3.429	96	2,88%	3.219	-210	-6,12%	2.991	-228	-7,08%
40 - 45 Jahre	2.970	3.122	152	5,12%	3.410	288	9,22%	3.448	38	1,11%	3.276	-172	-4,99%
45 - 50 Jahre	3.437	3.193	-244	-7,10%	3.234	41	1,28%	3.452	218	6,74%	3.492	40	1,16%
50 - 55 Jahre	3.769	3.615	-154	-4,09%	3.284	-331	-9,16%	3.290	6	0,18%	3.492	202	6,14%
55 - 60 Jahre	3.341	3.840	499	14,94%	3.644	-196	-5,10%	3.288	-356	-9,77%	3.292	4	0,12%
60 - 65 Jahre	2.870	3.317	447	15,57%	3.767	450	13,57%	3.570	-197	-5,23%	3.221	-349	-9,78%
65 - 70 Jahre	2.508	2.782	274	10,93%	3.196	414	14,88%	3.620	424	13,27%	3.443	-177	-4,89%
70 - 75 Jahre	2.248	2.345	97	4,31%	2.597	252	10,75%	2.983	386	14,86%	3.387	404	13,54%
75 - 80 Jahre	2.548	2.026	-522	-20,49%	2.120	94	4,64%	2.357	237	11,18%	2.722	365	15,49%
80 - 85 Jahre	1.653	2.084	431	26,07%	1.663	-421	-20,20%	1.770	107	6,43%	1.991	221	12,49%
85 - 90 Jahre	1.069	1.127	58	5,43%	1.440	313	27,77%	1.162	-278	-19,31%	1.289	127	10,93%
über 90 Jahre	507	616	109	21,50%	705	89	14,45%	929	224	31,77%	890	-39	-4,20%
Insgesamt	47.888	50.110	2.222	4,64%	50.789	679	1,36%	50.861	72	0,14%	50.888	27	0,05%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	9.189	9.647	458	4,98%	9.994	347	3,60%	10.087	93	0,93%	9.944	-143	-1,42%
20 - 40 Jahre	11.779	12.396	617	5,24%	11.735	-661	-5,33%	10.905	-830	-7,07%	10.449	-456	-4,18%
40 - 65 Jahre	16.387	17.087	700	4,27%	17.339	252	1,47%	17.048	-291	-1,68%	16.773	-275	-1,61%
65 - 80 Jahre	7.304	7.153	-151	-2,07%	7.913	760	10,62%	8.960	1.047	13,23%	9.552	592	6,61%
über 80 Jahre	3.229	3.827	598	18,52%	3.808	-19	-0,50%	3.861	53	1,39%	4.170	309	8,00%
Insgesamt	47.888	50.110	2.222	4,64%	50.789	679	1,36%	50.861	72	0,14%	50.888	27	0,05%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.5 Herbrechtingen

Tabelle 17: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Herbrechtingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	430	439	9	2,09%	416	-23	-5,24%	334	-82	-19,71%	305	-29	-8,68%	345	40	13,11%
3 - 6 Jahre	464	456	-8	-1,72%	455	-1	-0,22%	407	-48	-10,55%	323	-84	-20,64%	343	20	6,19%
6 - 10 Jahre	557	586	29	5,21%	603	17	2,90%	603	0	0,00%	526	-77	-12,77%	475	-51	-9,70%
10 - 15 Jahre	702	727	25	3,56%	784	57	7,84%	750	-34	-4,34%	736	-14	-1,87%	666	-70	-9,51%
15 - 18 Jahre	393	434	41	10,43%	455	21	4,84%	452	-3	-0,66%	434	-18	-3,98%	461	27	6,22%
18 - 20 Jahre	403	301	-102	-25,31%	279	-22	-7,31%	340	61	21,86%	299	-41	-12,06%	278	-21	-7,02%
20 - 25 Jahre	1.021	760	-261	-25,56%	713	-47	-6,18%	695	-18	-2,52%	695	0	0,00%	702	7	1,01%
25 - 30 Jahre	1.010	1.029	19	1,88%	744	-285	-27,70%	698	-46	-6,18%	678	-20	-2,87%	750	72	10,62%
30 - 35 Jahre	1.010	1.028	18	1,78%	1.056	28	2,72%	786	-270	-25,57%	674	-112	-14,25%	811	137	20,33%
35 - 40 Jahre	852	1.034	182	21,36%	1.100	66	6,38%	1.042	-58	-5,27%	784	-258	-24,76%	733	-51	-6,51%
40 - 45 Jahre	816	881	65	7,97%	1.031	150	17,03%	1.098	67	6,50%	1.072	-26	-2,37%	783	-289	-26,96%
45 - 50 Jahre	748	814	66	8,82%	861	47	5,77%	1.023	162	18,82%	1.089	66	6,45%	1.033	-56	-5,14%
50 - 55 Jahre	891	745	-146	-16,39%	784	39	5,23%	844	60	7,65%	1.028	184	21,80%	1.096	68	6,61%
55 - 60 Jahre	782	870	88	11,25%	718	-152	-17,47%	749	31	4,32%	839	90	12,02%	1.063	224	26,70%
60 - 65 Jahre	785	765	-20	-2,55%	846	81	10,59%	689	-157	-18,56%	731	42	6,10%	814	83	11,35%
65 - 70 Jahre	632	752	120	18,99%	714	-38	-5,05%	807	93	13,03%	651	-156	-19,33%	675	24	3,69%
70 - 75 Jahre	375	588	213	56,80%	689	101	17,18%	638	-51	-7,40%	752	114	17,87%	546	-206	-27,39%
75 - 80 Jahre	384	306	-78	-20,31%	515	209	68,30%	589	74	14,37%	591	2	0,34%	679	88	14,89%
80 - 85 Jahre	237	295	58	24,47%	231	-64	-21,69%	392	161	69,70%	492	100	25,51%	463	-29	-5,89%
über 85 Jahre	134	213	79	58,96%	242	29	13,62%	232	-10	-4,13%	379	147	63,36%	458	79	20,84%
Insgesamt	12.626	13.023	397	3,14%	13.236	213	1,64%	13.168	-68	-0,51%	13.078	-90	-0,68%	13.174	96	0,73%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	2.949	2.943	-6	-0,20%	2.992	49	1,66%	2.886	-106	-3,54%	2.623	-263	-9,11%	2.568	-55	-2,10%
20 - 40 Jahre	3.893	3.851	-42	-1,08%	3.613	-238	-6,18%	3.221	-392	-10,85%	2.831	-390	-12,11%	2.996	165	5,83%
40 - 65 Jahre	4.022	4.075	53	1,32%	4.240	165	4,05%	4.403	163	3,84%	4.759	356	8,09%	4.789	30	0,63%
65 - 80 Jahre	1.391	1.646	255	18,33%	1.918	272	16,52%	2.034	116	6,05%	1.994	-40	-1,97%	1.900	-94	-4,71%
über 80 Jahre	371	508	137	36,93%	473	-35	-6,89%	624	151	31,92%	871	247	39,58%	921	50	5,74%
Insgesamt	12.626	13.023	397	3,14%	13.236	213	1,64%	13.168	-68	-0,51%	13.078	-90	-0,68%	13.174	96	0,73%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 18: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Herbrechtingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	531	637	106	19,96%	639	2	0,31%	602	-37	-5,79%	562	-40	-6,64%
5 - 10 Jahre	560	595	35	6,25%	677	82	13,78%	671	-6	-0,89%	636	-35	-5,22%
10 - 15 Jahre	659	611	-48	-7,28%	633	22	3,60%	705	72	11,37%	699	-6	-0,85%
15 - 20 Jahre	754	686	-68	-9,02%	632	-54	-7,87%	649	17	2,69%	714	65	10,02%
20 - 25 Jahre	706	724	18	2,55%	641	-83	-11,46%	598	-43	-6,71%	609	11	1,84%
25 - 30 Jahre	752	787	35	4,65%	750	-37	-4,70%	670	-80	-10,67%	641	-29	-4,33%
30 - 35 Jahre	782	842	60	7,67%	829	-13	-1,54%	778	-51	-6,15%	715	-63	-8,10%
35 - 40 Jahre	729	845	116	15,91%	865	20	2,37%	842	-23	-2,66%	798	-44	-5,23%
40 - 45 Jahre	822	796	-26	-3,16%	872	76	9,55%	878	6	0,69%	859	-19	-2,16%
45 - 50 Jahre	1.037	872	-165	-15,91%	828	-44	-5,05%	889	61	7,37%	894	5	0,56%
50 - 55 Jahre	1.093	1.066	-27	-2,47%	893	-173	-16,23%	845	-48	-5,38%	902	57	6,75%
55 - 60 Jahre	1.029	1.098	69	6,71%	1.061	-37	-3,37%	892	-169	-15,93%	848	-44	-4,93%
60 - 65 Jahre	777	1.004	227	29,21%	1.069	65	6,47%	1.032	-37	-3,46%	873	-159	-15,41%
65 - 70 Jahre	661	750	89	13,46%	960	210	28,00%	1.022	62	6,46%	989	-33	-3,23%
70 - 75 Jahre	599	615	16	2,67%	697	82	13,33%	890	193	27,69%	952	62	6,97%
75 - 80 Jahre	649	538	-111	-17,10%	557	19	3,53%	633	76	13,64%	809	176	27,80%
80 - 85 Jahre	452	532	80	17,70%	440	-92	-17,29%	465	25	5,68%	534	69	14,84%
85 - 90 Jahre	320	303	-17	-5,31%	370	67	22,11%	307	-63	-17,03%	338	31	10,10%
über 90 Jahre	131	180	49	37,40%	192	12	6,67%	242	50	26,04%	236	-6	-2,48%
Insgesamt	13.043	13.481	438	3,36%	13.605	124	0,92%	13.610	5	0,04%	13.608	-2	-0,01%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.504	2.529	25	1,00%	2.581	52	2,06%	2.627	46	1,78%	2.611	-16	-0,61%
20 - 40 Jahre	2.969	3.198	229	7,71%	3.085	-113	-3,53%	2.888	-197	-6,39%	2.763	-125	-4,33%
40 - 65 Jahre	4.758	4.836	78	1,64%	4.723	-113	-2,34%	4.536	-187	-3,96%	4.376	-160	-3,53%
65 - 80 Jahre	1.909	1.903	-6	-0,31%	2.214	311	16,34%	2.545	331	14,95%	2.750	205	8,06%
über 80 Jahre	903	1.015	112	12,40%	1.002	-13	-1,28%	1.014	12	1,20%	1.108	94	9,27%
Insgesamt	13.043	13.481	438	3,36%	13.605	124	0,92%	13.610	5	0,04%	13.608	-2	-0,01%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.6 Hermaringen

Tabelle 19: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hermaringen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	103	91	-12	-11,65%	65	-26	-28,57%	60	-5	-7,69%	49	-11	-18,33%	54	5	10,20%
3 - 6 Jahre	76	98	22	28,95%	67	-31	-31,63%	69	2	2,99%	64	-5	-7,25%	51	-13	-20,31%
6 - 10 Jahre	98	139	41	41,84%	138	-1	-0,72%	103	-35	-25,36%	88	-15	-14,56%	73	-15	-17,05%
10 - 15 Jahre	122	127	5	4,10%	154	27	21,26%	169	15	9,74%	121	-48	-28,40%	100	-21	-17,36%
15 - 18 Jahre	79	66	-13	-16,46%	69	3	4,55%	106	37	53,62%	101	-5	-4,72%	63	-38	-37,62%
18 - 20 Jahre	56	56	0	0,00%	53	-3	-5,36%	62	9	16,98%	71	9	14,52%	63	-8	-11,27%
20 - 25 Jahre	190	133	-57	-30,00%	105	-28	-21,05%	112	7	6,67%	159	47	41,96%	128	-31	-19,50%
25 - 30 Jahre	184	178	-6	-3,26%	127	-51	-28,65%	99	-28	-22,05%	101	2	2,02%	110	9	8,91%
30 - 35 Jahre	185	208	23	12,43%	166	-42	-20,19%	111	-55	-33,13%	105	-6	-5,41%	93	-12	-11,43%
35 - 40 Jahre	112	205	93	83,04%	197	-8	-3,90%	187	-10	-5,08%	132	-55	-29,41%	128	-4	-3,03%
40 - 45 Jahre	126	121	-5	-3,97%	195	74	61,16%	208	13	6,67%	209	1	0,48%	122	-87	-41,63%
45 - 50 Jahre	125	128	3	2,40%	128	0	0,00%	183	55	42,97%	215	32	17,49%	182	-33	-15,35%
50 - 55 Jahre	181	123	-58	-32,04%	123	0	0,00%	133	10	8,13%	189	56	42,11%	225	36	19,05%
55 - 60 Jahre	152	174	22	14,47%	108	-66	-37,93%	123	15	13,89%	129	6	4,88%	175	46	35,66%
60 - 65 Jahre	142	144	2	1,41%	164	20	13,89%	111	-53	-32,32%	116	5	4,50%	133	17	14,66%
65 - 70 Jahre	110	129	19	17,27%	132	3	2,33%	157	25	18,94%	107	-50	-31,85%	124	17	15,89%
70 - 75 Jahre	60	98	38	63,33%	111	13	13,27%	122	11	9,91%	137	15	12,30%	83	-54	-39,42%
75 - 80 Jahre	73	49	-24	-32,88%	77	28	57,14%	96	19	24,68%	102	6	6,25%	128	26	25,49%
80 - 85 Jahre	32	50	18	56,25%	33	-17	-34,00%	56	23	69,70%	73	17	30,36%	76	3	4,11%
über 85 Jahre	28	28	0	0,00%	31	3	10,71%	30	-1	-3,23%	45	15	50,00%	51	6	13,33%
Insgesamt	2.234	2.345	111	4,97%	2.243	-102	-4,35%	2.297	54	2,41%	2.313	16	0,70%	2.162	-151	-6,53%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	534	577	43	8,05%	546	-31	-5,37%	569	23	4,21%	494	-75	-13,18%	404	-90	-18,22%
20 - 40 Jahre	671	724	53	7,90%	595	-129	-17,82%	509	-86	-14,45%	497	-12	-2,36%	459	-38	-7,65%
40 - 65 Jahre	726	690	-36	-4,96%	718	28	4,06%	758	40	5,57%	858	100	13,19%	837	-21	-2,45%
65 - 80 Jahre	243	276	33	13,58%	320	44	15,94%	375	55	17,19%	346	-29	-7,73%	335	-11	-3,18%
über 80 Jahre	60	78	18	30,00%	64	-14	-17,95%	86	22	34,38%	118	32	37,21%	127	9	7,63%
Insgesamt	2.234	2.345	111	4,97%	2.243	-102	-4,35%	2.297	54	2,41%	2.313	16	0,70%	2.162	-151	-6,53%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 20: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hermaringen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	74	83	9	12,16%	83	0	0,00%	83	0	0,00%	80	-3	-3,61%
5 - 10 Jahre	91	78	-13	-14,29%	88	10	12,82%	90	2	2,27%	90	0	0,00%
10 - 15 Jahre	108	94	-14	-12,96%	83	-11	-11,70%	93	10	12,05%	94	1	1,08%
15 - 20 Jahre	122	104	-18	-14,75%	93	-11	-10,58%	85	-8	-8,60%	94	9	10,59%
20 - 25 Jahre	112	100	-12	-10,71%	95	-5	-5,00%	87	-8	-8,42%	82	-5	-5,75%
25 - 30 Jahre	117	94	-23	-19,66%	94	0	0,00%	92	-2	-2,13%	87	-5	-5,43%
30 - 35 Jahre	95	108	13	13,68%	99	-9	-8,33%	102	3	3,03%	98	-4	-3,92%
35 - 40 Jahre	113	97	-16	-14,16%	110	13	13,40%	106	-4	-3,64%	108	2	1,89%
40 - 45 Jahre	125	114	-11	-8,80%	105	-9	-7,89%	117	12	11,43%	113	-4	-3,42%
45 - 50 Jahre	192	129	-63	-32,81%	118	-11	-8,53%	111	-7	-5,93%	123	12	10,81%
50 - 55 Jahre	208	185	-23	-11,06%	130	-55	-29,73%	122	-8	-6,15%	115	-7	-5,74%
55 - 60 Jahre	175	196	21	12,00%	178	-18	-9,18%	127	-51	-28,65%	120	-7	-5,51%
60 - 65 Jahre	117	165	48	41,03%	184	19	11,52%	170	-14	-7,61%	124	-46	-27,06%
65 - 70 Jahre	118	109	-9	-7,63%	153	44	40,37%	173	20	13,07%	160	-13	-7,51%
70 - 75 Jahre	95	106	11	11,58%	100	-6	-5,66%	139	39	39,00%	157	18	12,95%
75 - 80 Jahre	123	82	-41	-33,33%	93	11	13,41%	89	-4	-4,30%	125	36	40,45%
80 - 85 Jahre	78	95	17	21,79%	65	-30	-31,58%	75	10	15,38%	72	-3	-4,00%
85 - 90 Jahre	36	48	12	33,33%	60	12	25,00%	41	-19	-31,67%	50	9	21,95%
über 90 Jahre	18	17	-1	-5,56%	23	6	35,29%	32	9	39,13%	26	-6	-18,75%
Insgesamt	2.117	2.004	-113	-5,34%	1.954	-50	-2,50%	1.934	-20	-1,02%	1.918	-16	-0,83%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	395	359	-36	-9,11%	347	-12	-3,34%	351	4	1,15%	358	7	1,99%
20 - 40 Jahre	437	399	-38	-8,70%	398	-1	-0,25%	387	-11	-2,76%	375	-12	-3,10%
40 - 65 Jahre	817	789	-28	-3,43%	715	-74	-9,38%	647	-68	-9,51%	595	-52	-8,04%
65 - 80 Jahre	336	297	-39	-11,61%	346	49	16,50%	401	55	15,90%	442	41	10,22%
über 80 Jahre	132	160	28	21,21%	148	-12	-7,50%	148	0	0,00%	148	0	0,00%
Insgesamt	2.117	2.004	-113	-5,34%	1.954	-50	-2,50%	1.934	-20	-1,02%	1.918	-16	-0,83%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.7 Königsbronn

Tabelle 21: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Königsbronn in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	251	271	20	7,97%	209	-62	-22,88%	161	-48	-22,97%	128	-33	-20,50%	183	55	42,97%
3 - 6 Jahre	261	266	5	1,92%	255	-11	-4,14%	213	-42	-16,47%	141	-72	-33,80%	160	19	13,48%
6 - 10 Jahre	353	392	39	11,05%	362	-30	-7,65%	327	-35	-9,67%	232	-95	-29,05%	217	-15	-6,47%
10 - 15 Jahre	411	456	45	10,95%	474	18	3,95%	481	7	1,48%	397	-84	-17,46%	281	-116	-29,22%
15 - 18 Jahre	257	262	5	1,95%	268	6	2,29%	280	12	4,48%	278	-2	-0,71%	237	-41	-14,75%
18 - 20 Jahre	211	150	-61	-28,91%	177	27	18,00%	192	15	8,47%	188	-4	-2,08%	168	-20	-10,64%
20 - 25 Jahre	534	427	-107	-20,04%	332	-95	-22,25%	381	49	14,76%	368	-13	-3,41%	371	3	0,82%
25 - 30 Jahre	567	555	-12	-2,12%	375	-180	-32,43%	286	-89	-23,73%	304	18	6,29%	352	48	15,79%
30 - 35 Jahre	501	600	99	19,76%	530	-70	-11,67%	387	-143	-26,98%	288	-99	-25,58%	354	66	22,92%
35 - 40 Jahre	521	542	21	4,03%	612	70	12,92%	549	-63	-10,29%	378	-171	-31,15%	369	-9	-2,38%
40 - 45 Jahre	485	533	48	9,90%	544	11	2,06%	617	73	13,42%	572	-45	-7,29%	368	-204	-35,66%
45 - 50 Jahre	531	490	-41	-7,72%	539	49	10,00%	561	22	4,08%	604	43	7,66%	558	-46	-7,62%
50 - 55 Jahre	608	518	-90	-14,80%	461	-57	-11,00%	530	69	14,97%	547	17	3,21%	612	65	11,88%
55 - 60 Jahre	463	588	125	27,00%	497	-91	-15,48%	449	-48	-9,66%	521	72	16,04%	570	49	9,40%
60 - 65 Jahre	463	453	-10	-2,16%	557	104	22,96%	481	-76	-13,64%	439	-42	-8,73%	477	38	8,66%
65 - 70 Jahre	356	439	83	23,31%	405	-34	-7,74%	523	118	29,14%	451	-72	-13,77%	444	-7	-1,55%
70 - 75 Jahre	237	307	70	29,54%	379	72	23,45%	362	-17	-4,49%	478	116	32,04%	393	-85	-17,78%
75 - 80 Jahre	266	187	-79	-29,70%	254	67	35,83%	329	75	29,53%	329	0	0,00%	438	109	33,13%
80 - 85 Jahre	151	187	36	23,84%	128	-59	-31,55%	180	52	40,63%	269	89	49,44%	291	22	8,18%
über 85 Jahre	74	84	10	13,51%	110	26	30,95%	127	17	15,45%	173	46	36,22%	251	78	45,09%
Insgesamt	7.501	7.707	206	2,75%	7.468	-239	-3,10%	7.416	-52	-0,70%	7.085	-331	-4,46%	7.094	9	0,13%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.744	1.797	53	3,04%	1.745	-52	-2,89%	1.654	-91	-5,21%	1.364	-290	-17,53%	1.246	-118	-8,65%
20 - 40 Jahre	2.123	2.124	1	0,05%	1.849	-275	-12,95%	1.603	-246	-13,30%	1.338	-265	-16,53%	1.446	108	8,07%
40 - 65 Jahre	2.550	2.582	32	1,25%	2.598	16	0,62%	2.638	40	1,54%	2.683	45	1,71%	2.585	-98	-3,65%
65 - 80 Jahre	859	933	74	8,61%	1.038	105	11,25%	1.214	176	16,96%	1.258	44	3,62%	1.275	17	1,35%
über 80 Jahre	225	271	46	20,44%	238	-33	-12,18%	307	69	28,99%	442	135	43,97%	542	100	22,62%
Insgesamt	7.501	7.707	206	2,75%	7.468	-239	-3,10%	7.416	-52	-0,70%	7.085	-331	-4,46%	7.094	9	0,13%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 22: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Königsbronn in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	263	313	50	19,01%	332	19	6,07%	321	-11	-3,31%	300	-21	-6,54%
5 - 10 Jahre	260	298	38	14,62%	337	39	13,09%	350	13	3,86%	340	-10	-2,86%
10 - 15 Jahre	310	291	-19	-6,13%	321	30	10,31%	356	35	10,90%	367	11	3,09%
15 - 20 Jahre	402	327	-75	-18,66%	306	-21	-6,42%	333	27	8,82%	364	31	9,31%
20 - 25 Jahre	403	385	-18	-4,47%	318	-67	-17,40%	300	-18	-5,66%	317	17	5,67%
25 - 30 Jahre	386	429	43	11,14%	399	-30	-6,99%	346	-53	-13,28%	334	-12	-3,47%
30 - 35 Jahre	360	436	76	21,11%	447	11	2,52%	417	-30	-6,71%	378	-39	-9,35%
35 - 40 Jahre	351	405	54	15,38%	451	46	11,36%	453	2	0,44%	429	-24	-5,30%
40 - 45 Jahre	405	391	-14	-3,46%	429	38	9,72%	461	32	7,46%	462	1	0,22%
45 - 50 Jahre	577	434	-143	-24,78%	411	-23	-5,30%	442	31	7,54%	471	29	6,56%
50 - 55 Jahre	619	589	-30	-4,85%	447	-142	-24,11%	425	-22	-4,92%	453	28	6,59%
55 - 60 Jahre	535	615	80	14,95%	585	-30	-4,88%	450	-135	-23,08%	430	-20	-4,44%
60 - 65 Jahre	490	523	33	6,73%	598	75	14,34%	568	-30	-5,02%	442	-126	-22,18%
65 - 70 Jahre	426	467	41	9,62%	498	31	6,64%	569	71	14,26%	544	-25	-4,39%
70 - 75 Jahre	412	394	-18	-4,37%	432	38	9,64%	464	32	7,41%	529	65	14,01%
75 - 80 Jahre	425	364	-61	-14,35%	353	-11	-3,02%	388	35	9,92%	422	34	8,76%
80 - 85 Jahre	258	342	84	32,56%	294	-48	-14,04%	290	-4	-1,36%	323	33	11,38%
85 - 90 Jahre	181	172	-9	-4,97%	230	58	33,72%	200	-30	-13,04%	207	7	3,50%
über 90 Jahre	78	99	21	26,92%	107	8	8,08%	143	36	33,64%	144	1	0,70%
Insgesamt	7.141	7.274	133	1,86%	7.295	21	0,29%	7.276	-19	-0,26%	7.256	-20	-0,27%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.235	1.229	-6	-0,49%	1.296	67	5,45%	1.360	64	4,94%	1.371	11	0,81%
20 - 40 Jahre	1.500	1.655	155	10,33%	1.615	-40	-2,42%	1.516	-99	-6,13%	1.458	-58	-3,83%
40 - 65 Jahre	2.626	2.552	-74	-2,82%	2.470	-82	-3,21%	2.346	-124	-5,02%	2.258	-88	-3,75%
65 - 80 Jahre	1.263	1.225	-38	-3,01%	1.283	58	4,73%	1.421	138	10,76%	1.495	74	5,21%
über 80 Jahre	517	613	96	18,57%	631	18	2,94%	633	2	0,32%	674	41	6,48%
Insgesamt	7.141	7.274	133	1,86%	7.295	21	0,29%	7.276	-19	-0,26%	7.256	-20	-0,27%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.8 Nattheim

Tabelle 23: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Nattheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	220	247	27	12,27%	217	-30	-12,15%	182	-35	-16,13%	171	-11	-6,04%	147	-24	-14,04%
3 - 6 Jahre	204	246	42	20,59%	228	-18	-7,32%	210	-18	-7,89%	150	-60	-28,57%	153	3	2,00%
6 - 10 Jahre	315	304	-11	-3,49%	298	-6	-1,97%	299	1	0,34%	233	-66	-22,07%	232	-1	-0,43%
10 - 15 Jahre	348	394	46	13,22%	406	12	3,05%	370	-36	-8,87%	360	-10	-2,70%	268	-92	-25,56%
15 - 18 Jahre	200	197	-3	-1,50%	228	31	15,74%	242	14	6,14%	229	-13	-5,37%	190	-39	-17,03%
18 - 20 Jahre	171	132	-39	-22,81%	156	24	18,18%	148	-8	-5,13%	128	-20	-13,51%	136	8	6,25%
20 - 25 Jahre	498	357	-141	-28,31%	322	-35	-9,80%	362	40	12,42%	370	8	2,21%	346	-24	-6,49%
25 - 30 Jahre	532	516	-16	-3,01%	369	-147	-28,49%	319	-50	-13,55%	348	29	9,09%	341	-7	-2,01%
30 - 35 Jahre	470	582	112	23,83%	563	-19	-3,26%	363	-200	-35,52%	325	-38	-10,47%	380	55	16,92%
35 - 40 Jahre	413	516	103	24,94%	577	61	11,82%	577	0	0,00%	340	-237	-41,07%	317	-23	-6,76%
40 - 45 Jahre	355	416	61	17,18%	482	66	15,87%	574	92	19,09%	548	-26	-4,53%	332	-216	-39,42%
45 - 50 Jahre	363	356	-7	-1,93%	404	48	13,48%	469	65	16,09%	565	96	20,47%	466	-99	-17,52%
50 - 55 Jahre	481	373	-108	-22,45%	363	-10	-2,68%	424	61	16,80%	443	19	4,48%	549	106	23,93%
55 - 60 Jahre	337	475	138	40,95%	364	-111	-23,37%	351	-13	-3,57%	419	68	19,37%	484	65	15,51%
60 - 65 Jahre	251	338	87	34,66%	465	127	37,57%	351	-114	-24,52%	337	-14	-3,99%	419	82	24,33%
65 - 70 Jahre	232	240	8	3,45%	318	78	32,50%	445	127	39,94%	328	-117	-26,29%	334	6	1,83%
70 - 75 Jahre	132	205	73	55,30%	218	13	6,34%	292	74	33,94%	407	115	39,38%	270	-137	-33,66%
75 - 80 Jahre	149	108	-41	-27,52%	172	64	59,26%	188	16	9,30%	255	67	35,64%	384	129	50,59%
80 - 85 Jahre	89	108	19	21,35%	79	-29	-26,85%	129	50	63,29%	147	18	13,95%	208	61	41,50%
über 85 Jahre	47	65	18	38,30%	86	21	32,31%	75	-11	-12,79%	117	42	56,00%	163	46	39,32%
Insgesamt	5.807	6.175	368	6,34%	6.315	140	2,27%	6.370	55	0,87%	6.220	-150	-2,35%	6.119	-101	-1,62%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.458	1.520	62	4,25%	1.533	13	0,86%	1.451	-82	-5,35%	1.271	-180	-12,41%	1.126	-145	-11,41%
20 - 40 Jahre	1.913	1.971	58	3,03%	1.831	-140	-7,10%	1.621	-210	-11,47%	1.383	-238	-14,68%	1.384	1	0,07%
40 - 65 Jahre	1.787	1.958	171	9,57%	2.078	120	6,13%	2.169	91	4,38%	2.312	143	6,59%	2.250	-62	-2,68%
65 - 80 Jahre	513	553	40	7,80%	708	155	28,03%	925	217	30,65%	990	65	7,03%	988	-2	-0,20%
über 80 Jahre	136	173	37	27,21%	165	-8	-4,62%	204	39	23,64%	264	60	29,41%	371	107	40,53%
Insgesamt	5.807	6.175	368	6,34%	6.315	140	2,27%	6.370	55	0,87%	6.220	-150	-2,35%	6.119	-101	-1,62%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 24: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Nattheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	254	259	5	1,97%	254	-5	-1,93%	249	-5	-1,97%	241	-8	-3,21%
5 - 10 Jahre	269	259	-10	-3,72%	272	13	5,02%	272	0	0,00%	267	-5	-1,84%
10 - 15 Jahre	274	271	-3	-1,09%	267	-4	-1,48%	282	15	5,62%	282	0	0,00%
15 - 20 Jahre	341	270	-71	-20,82%	273	3	1,11%	270	-3	-1,10%	284	14	5,19%
20 - 25 Jahre	323	290	-33	-10,22%	251	-39	-13,45%	260	9	3,59%	258	-2	-0,77%
25 - 30 Jahre	357	295	-62	-17,37%	292	-3	-1,02%	271	-21	-7,19%	274	3	1,11%
30 - 35 Jahre	349	333	-16	-4,58%	312	-21	-6,31%	314	2	0,64%	297	-17	-5,41%
35 - 40 Jahre	305	344	39	12,79%	342	-2	-0,58%	332	-10	-2,92%	333	1	0,30%
40 - 45 Jahre	335	313	-22	-6,57%	350	37	11,82%	353	3	0,86%	345	-8	-2,27%
45 - 50 Jahre	509	344	-165	-32,42%	325	-19	-5,52%	362	37	11,38%	365	3	0,83%
50 - 55 Jahre	554	495	-59	-10,65%	351	-144	-29,09%	335	-16	-4,56%	369	34	10,15%
55 - 60 Jahre	451	527	76	16,85%	479	-48	-9,11%	351	-128	-26,72%	337	-14	-3,99%
60 - 65 Jahre	396	426	30	7,58%	500	74	17,37%	458	-42	-8,40%	342	-116	-25,33%
65 - 70 Jahre	321	365	44	13,71%	398	33	9,04%	467	69	17,34%	431	-36	-7,71%
70 - 75 Jahre	299	290	-9	-3,01%	331	41	14,14%	364	33	9,97%	428	64	17,58%
75 - 80 Jahre	362	260	-102	-28,18%	255	-5	-1,92%	294	39	15,29%	325	31	10,54%
80 - 85 Jahre	200	281	81	40,50%	203	-78	-27,76%	205	2	0,99%	238	33	16,10%
85 - 90 Jahre	104	123	19	18,27%	179	56	45,53%	130	-49	-27,37%	138	8	6,15%
über 90 Jahre	36	48	12	33,33%	61	13	27,08%	91	30	49,18%	79	-12	-13,19%
Insgesamt	6.039	5.793	-246	-4,07%	5.695	-98	-1,69%	5.660	-35	-0,61%	5.633	-27	-0,48%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.138	1.059	-79	-6,94%	1.066	7	0,66%	1.073	7	0,66%	1.074	1	0,09%
20 - 40 Jahre	1.334	1.262	-72	-5,40%	1.197	-65	-5,15%	1.177	-20	-1,67%	1.162	-15	-1,27%
40 - 65 Jahre	2.245	2.105	-140	-6,24%	2.005	-100	-4,75%	1.859	-146	-7,28%	1.758	-101	-5,43%
65 - 80 Jahre	982	915	-67	-6,82%	984	69	7,54%	1.125	141	14,33%	1.184	59	5,24%
über 80 Jahre	340	452	112	32,94%	443	-9	-1,99%	426	-17	-3,84%	455	29	6,81%
Insgesamt	6.039	5.793	-246	-4,07%	5.695	-98	-1,69%	5.660	-35	-0,61%	5.633	-27	-0,48%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.9 Niederstotzingen

Tabelle 25: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Niederstotzingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	174	169	-5	-2,87%	179	10	5,92%	135	-44	-24,58%	96	-39	-28,89%	146	50	52,08%
3 - 6 Jahre	200	204	4	2,00%	171	-33	-16,18%	154	-17	-9,94%	124	-30	-19,48%	121	-3	-2,42%
6 - 10 Jahre	228	280	52	22,81%	243	-37	-13,21%	214	-29	-11,93%	167	-47	-21,96%	137	-30	-17,96%
10 - 15 Jahre	250	300	50	20,00%	356	56	18,67%	287	-69	-19,38%	256	-31	-10,80%	215	-41	-16,02%
15 - 18 Jahre	166	193	27	16,27%	180	-13	-6,74%	194	14	7,78%	161	-33	-17,01%	140	-21	-13,04%
18 - 20 Jahre	99	85	-14	-14,14%	130	45	52,94%	157	27	20,77%	108	-49	-31,21%	102	-6	-5,56%
20 - 25 Jahre	356	295	-61	-17,13%	268	-27	-9,15%	306	38	14,18%	306	0	0,00%	253	-53	-17,32%
25 - 30 Jahre	378	399	21	5,56%	298	-101	-25,31%	251	-47	-15,77%	257	6	2,39%	265	8	3,11%
30 - 35 Jahre	392	438	46	11,73%	401	-37	-8,45%	293	-108	-26,93%	248	-45	-15,36%	290	42	16,94%
35 - 40 Jahre	287	437	150	52,26%	419	-18	-4,12%	414	-5	-1,19%	280	-134	-32,37%	270	-10	-3,57%
40 - 45 Jahre	283	312	29	10,25%	423	111	35,58%	423	0	0,00%	388	-35	-8,27%	254	-134	-34,54%
45 - 50 Jahre	256	293	37	14,45%	301	8	2,73%	426	125	41,53%	406	-20	-4,69%	372	-34	-8,37%
50 - 55 Jahre	293	259	-34	-11,60%	289	30	11,58%	308	19	6,57%	414	106	34,42%	374	-40	-9,66%
55 - 60 Jahre	223	280	57	25,56%	254	-26	-9,29%	289	35	13,78%	302	13	4,50%	432	130	43,05%
60 - 65 Jahre	234	210	-24	-10,26%	282	72	34,29%	237	-45	-15,96%	261	24	10,13%	288	27	10,34%
65 - 70 Jahre	189	224	35	18,52%	213	-11	-4,91%	264	51	23,94%	219	-45	-17,05%	278	59	26,94%
70 - 75 Jahre	98	168	70	71,43%	208	40	23,81%	193	-15	-7,21%	237	44	22,80%	191	-46	-19,41%
75 - 80 Jahre	116	85	-31	-26,72%	142	57	67,06%	176	34	23,94%	169	-7	-3,98%	229	60	35,50%
80 - 85 Jahre	77	109	32	41,56%	71	-38	-34,86%	100	29	40,85%	143	43	43,00%	147	4	2,80%
über 85 Jahre	27	72	45	166,67%	85	13	18,06%	84	-1	-1,18%	103	19	22,62%	127	24	23,30%
Insgesamt	4.326	4.812	486	11,23%	4.913	101	2,10%	4.905	-8	-0,16%	4.645	-260	-5,30%	4.631	-14	-0,30%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.117	1.231	114	10,21%	1.259	28	2,27%	1.141	-118	-9,37%	912	-229	-20,07%	861	-51	-5,59%
20 - 40 Jahre	1.413	1.569	156	11,04%	1.386	-183	-11,66%	1.264	-122	-8,80%	1.091	-173	-13,69%	1.078	-13	-1,19%
40 - 65 Jahre	1.289	1.354	65	5,04%	1.549	195	14,40%	1.683	134	8,65%	1.771	88	5,23%	1.720	-51	-2,88%
65 - 80 Jahre	403	477	74	18,36%	563	86	18,03%	633	70	12,43%	625	-8	-1,26%	698	73	11,68%
über 80 Jahre	104	181	77	74,04%	156	-25	-13,81%	184	28	17,95%	246	62	33,70%	274	28	11,38%
Insgesamt	4.326	4.812	486	11,23%	4.913	101	2,10%	4.905	-8	-0,16%	4.645	-260	-5,30%	4.631	-14	-0,30%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 26: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Niederstotzingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	205	193	-12	-5,85%	187	-6	-3,11%	179	-8	-4,28%	173	-6	-3,35%
5 - 10 Jahre	175	208	33	18,86%	202	-6	-2,88%	198	-4	-1,98%	191	-7	-3,54%
10 - 15 Jahre	206	184	-22	-10,68%	215	31	16,85%	213	-2	-0,93%	209	-4	-1,88%
15 - 20 Jahre	247	208	-39	-15,79%	188	-20	-9,62%	218	30	15,96%	217	-1	-0,46%
20 - 25 Jahre	237	213	-24	-10,13%	191	-22	-10,33%	179	-12	-6,28%	199	20	11,17%
25 - 30 Jahre	273	225	-48	-17,58%	218	-7	-3,11%	203	-15	-6,88%	198	-5	-2,46%
30 - 35 Jahre	256	259	3	1,17%	236	-23	-8,88%	233	-3	-1,27%	221	-12	-5,15%
35 - 40 Jahre	261	256	-5	-1,92%	260	4	1,56%	245	-15	-5,77%	242	-3	-1,22%
40 - 45 Jahre	262	261	-1	-0,38%	261	0	0,00%	267	6	2,30%	255	-12	-4,49%
45 - 50 Jahre	374	269	-105	-28,07%	266	-3	-1,12%	267	1	0,38%	273	6	2,25%
50 - 55 Jahre	381	366	-15	-3,94%	272	-94	-25,68%	271	-1	-0,37%	273	2	0,74%
55 - 60 Jahre	400	370	-30	-7,50%	358	-12	-3,24%	272	-86	-24,02%	271	-1	-0,37%
60 - 65 Jahre	295	379	84	28,47%	356	-23	-6,07%	347	-9	-2,53%	266	-81	-23,34%
65 - 70 Jahre	248	277	29	11,69%	356	79	28,52%	338	-18	-5,06%	332	-6	-1,78%
70 - 75 Jahre	199	226	27	13,57%	254	28	12,39%	327	73	28,74%	315	-12	-3,67%
75 - 80 Jahre	218	176	-42	-19,27%	202	26	14,77%	229	27	13,37%	295	66	28,82%
80 - 85 Jahre	136	173	37	27,21%	142	-31	-17,92%	166	24	16,90%	189	23	13,86%
85 - 90 Jahre	90	89	-1	-1,11%	118	29	32,58%	99	-19	-16,10%	120	21	21,21%
über 90 Jahre	40	49	9	22,50%	55	6	12,24%	75	20	36,36%	74	-1	-1,33%
Insgesamt	4.503	4.381	-122	-2,71%	4.337	-44	-1,00%	4.326	-11	-0,25%	4.313	-13	-0,30%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	833	793	-40	-4,80%	792	-1	-0,13%	808	16	2,02%	790	-18	-2,23%
20 - 40 Jahre	1.027	953	-74	-7,21%	905	-48	-5,04%	860	-45	-4,97%	860	0	0,00%
40 - 65 Jahre	1.712	1.645	-67	-3,91%	1.513	-132	-8,02%	1.424	-89	-5,88%	1.338	-86	-6,04%
65 - 80 Jahre	665	679	14	2,11%	812	133	19,59%	894	82	10,10%	942	48	5,37%
über 80 Jahre	266	311	45	16,92%	315	4	1,29%	340	25	7,94%	383	43	12,65%
Insgesamt	4.503	4.381	-122	-2,71%	4.337	-44	-1,00%	4.326	-11	-0,25%	4.313	-13	-0,30%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.10 Sontheim an der Brenz

Tabelle 27: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Sontheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	211	183	-28	-13,27%	188	5	2,73%	151	-37	-19,68%	138	-13	-8,61%	148	10	7,25%
3 - 6 Jahre	200	229	29	14,50%	193	-36	-15,72%	181	-12	-6,22%	147	-34	-18,78%	146	-1	-0,68%
6 - 10 Jahre	314	278	-36	-11,46%	267	-11	-3,96%	262	-5	-1,87%	221	-41	-15,65%	206	-15	-6,79%
10 - 15 Jahre	340	387	47	13,82%	358	-29	-7,49%	329	-29	-8,10%	331	2	0,61%	279	-52	-15,71%
15 - 18 Jahre	195	195	0	0,00%	217	22	11,28%	216	-1	-0,46%	179	-37	-17,13%	210	31	17,32%
18 - 20 Jahre	141	146	5	3,55%	163	17	11,64%	131	-32	-19,63%	144	13	9,92%	127	-17	-11,81%
20 - 25 Jahre	451	343	-108	-23,95%	312	-31	-9,04%	347	35	11,22%	322	-25	-7,20%	282	-40	-12,42%
25 - 30 Jahre	487	452	-35	-7,19%	321	-131	-28,98%	314	-7	-2,18%	316	2	0,64%	316	0	0,00%
30 - 35 Jahre	438	517	79	18,04%	454	-63	-12,19%	307	-147	-32,38%	304	-3	-0,98%	317	13	4,28%
35 - 40 Jahre	344	463	119	34,59%	509	46	9,94%	460	-49	-9,63%	303	-157	-34,13%	331	28	9,24%
40 - 45 Jahre	350	345	-5	-1,43%	470	125	36,23%	512	42	8,94%	460	-52	-10,16%	297	-163	-35,43%
45 - 50 Jahre	307	350	43	14,01%	346	-4	-1,14%	459	113	32,66%	502	43	9,37%	436	-66	-13,15%
50 - 55 Jahre	379	295	-84	-22,16%	350	55	18,64%	339	-11	-3,14%	450	111	32,74%	499	49	10,89%
55 - 60 Jahre	330	370	40	12,12%	278	-92	-24,86%	334	56	20,14%	341	7	2,10%	427	86	25,22%
60 - 65 Jahre	290	306	16	5,52%	352	46	15,03%	268	-84	-23,86%	317	49	18,28%	334	17	5,36%
65 - 70 Jahre	268	267	-1	-0,37%	277	10	3,75%	322	45	16,25%	262	-60	-18,63%	312	50	19,08%
70 - 75 Jahre	160	248	88	55,00%	234	-14	-5,65%	251	17	7,26%	298	47	18,73%	221	-77	-25,84%
75 - 80 Jahre	154	137	-17	-11,04%	211	74	54,01%	198	-13	-6,16%	219	21	10,61%	269	50	22,83%
80 - 85 Jahre	94	115	21	22,34%	98	-17	-14,78%	163	65	66,33%	148	-15	-9,20%	170	22	14,86%
über 85 Jahre	59	76	17	28,81%	96	20	26,32%	102	6	6,25%	123	21	20,59%	138	15	12,20%
Insgesamt	5.512	5.702	190	3,45%	5.694	-8	-0,14%	5.646	-48	-0,84%	5.525	-121	-2,14%	5.465	-60	-1,09%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.401	1.418	17	1,21%	1.386	-32	-2,26%	1.270	-116	-8,37%	1.160	-110	-8,66%	1.116	-44	-3,79%
20 - 40 Jahre	1.720	1.775	55	3,20%	1.596	-179	-10,08%	1.428	-168	-10,53%	1.245	-183	-12,82%	1.246	1	0,08%
40 - 65 Jahre	1.656	1.666	10	0,60%	1.796	130	7,80%	1.912	116	6,46%	2.070	158	8,26%	1.993	-77	-3,72%
65 - 80 Jahre	582	652	70	12,03%	722	70	10,74%	771	49	6,79%	779	8	1,04%	802	23	2,95%
über 80 Jahre	153	191	38	24,84%	194	3	1,57%	265	71	36,60%	271	6	2,26%	308	37	13,65%
Insgesamt	5.512	5.702	190	3,45%	5.694	-8	-0,14%	5.646	-48	-0,84%	5.525	-121	-2,14%	5.465	-60	-1,09%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 28: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Sontheim an der Brenz in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	244	232	-12	-4,92%	235	3	1,29%	232	-3	-1,28%	225	-7	-3,02%
5 - 10 Jahre	256	251	-5	-1,95%	247	-4	-1,59%	251	4	1,62%	248	-3	-1,20%
10 - 15 Jahre	282	258	-24	-8,51%	255	-3	-1,16%	256	1	0,39%	258	2	0,78%
15 - 20 Jahre	340	278	-62	-18,24%	258	-20	-7,19%	259	1	0,39%	258	-1	-0,39%
20 - 25 Jahre	285	289	4	1,40%	252	-37	-12,80%	237	-15	-5,95%	243	6	2,53%
25 - 30 Jahre	295	273	-22	-7,46%	280	7	2,56%	259	-21	-7,50%	249	-10	-3,86%
30 - 35 Jahre	293	297	4	1,37%	293	-4	-1,35%	296	3	1,02%	278	-18	-6,08%
35 - 40 Jahre	324	301	-23	-7,10%	310	9	2,99%	309	-1	-0,32%	309	0	0,00%
40 - 45 Jahre	309	328	19	6,15%	312	-16	-4,88%	321	9	2,88%	320	-1	-0,31%
45 - 50 Jahre	460	319	-141	-30,65%	335	16	5,02%	322	-13	-3,88%	332	10	3,11%
50 - 55 Jahre	492	452	-40	-8,13%	326	-126	-27,88%	341	15	4,60%	331	-10	-2,93%
55 - 60 Jahre	420	472	52	12,38%	438	-34	-7,20%	325	-113	-25,80%	338	13	4,00%
60 - 65 Jahre	321	398	77	23,99%	448	50	12,56%	420	-28	-6,25%	317	-103	-24,52%
65 - 70 Jahre	293	299	6	2,05%	371	72	24,08%	420	49	13,21%	394	-26	-6,19%
70 - 75 Jahre	232	265	33	14,22%	273	8	3,02%	340	67	24,54%	386	46	13,53%
75 - 80 Jahre	261	203	-58	-22,22%	234	31	15,27%	241	7	2,99%	302	61	25,31%
80 - 85 Jahre	168	203	35	20,83%	159	-44	-21,67%	188	29	18,24%	198	10	5,32%
85 - 90 Jahre	95	103	8	8,42%	129	26	25,24%	103	-26	-20,16%	125	22	21,36%
über 90 Jahre	31	44	13	41,94%	52	8	18,18%	68	16	30,77%	62	-6	-8,82%
Insgesamt	5.401	5.265	-136	-2,52%	5.207	-58	-1,10%	5.188	-19	-0,36%	5.173	-15	-0,29%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.122	1.019	-103	-9,18%	995	-24	-2,36%	998	3	0,30%	989	-9	-0,90%
20 - 40 Jahre	1.197	1.160	-37	-3,09%	1.135	-25	-2,16%	1.101	-34	-3,00%	1.079	-22	-2,00%
40 - 65 Jahre	2.002	1.969	-33	-1,65%	1.859	-110	-5,59%	1.729	-130	-6,99%	1.638	-91	-5,26%
65 - 80 Jahre	786	767	-19	-2,42%	878	111	14,47%	1.001	123	14,01%	1.082	81	8,09%
über 80 Jahre	294	350	56	19,05%	340	-10	-2,86%	359	19	5,59%	385	26	7,24%
Insgesamt	5.401	5.265	-136	-2,52%	5.207	-58	-1,10%	5.188	-19	-0,36%	5.173	-15	-0,29%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.4.2.11 Steinheim am Albuch

Tabelle 29: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Steinheim am Albuch in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	319	311	-8	-2,51%	288	-23	-7,40%	248	-40	-13,89%	197	-51	-20,56%	227	30	15,23%
3 - 6 Jahre	353	368	15	4,25%	303	-65	-17,66%	276	-27	-8,91%	211	-65	-23,55%	214	3	1,42%
6 - 10 Jahre	446	483	37	8,30%	465	-18	-3,73%	404	-61	-13,12%	331	-73	-18,07%	290	-41	-12,39%
10 - 15 Jahre	537	585	48	8,94%	616	31	5,30%	558	-58	-9,42%	510	-48	-8,60%	427	-83	-16,27%
15 - 18 Jahre	303	348	45	14,85%	361	13	3,74%	356	-5	-1,39%	340	-16	-4,49%	304	-36	-10,59%
18 - 20 Jahre	240	217	-23	-9,58%	227	10	4,61%	256	29	12,78%	224	-32	-12,50%	212	-12	-5,36%
20 - 25 Jahre	631	548	-83	-13,15%	495	-53	-9,67%	541	46	9,29%	493	-48	-8,87%	502	9	1,83%
25 - 30 Jahre	656	640	-16	-2,44%	492	-148	-23,13%	459	-33	-6,71%	443	-16	-3,49%	480	37	8,35%
30 - 35 Jahre	626	711	85	13,58%	669	-42	-5,91%	460	-209	-31,24%	428	-32	-6,96%	491	63	14,72%
35 - 40 Jahre	593	663	70	11,80%	706	43	6,49%	645	-61	-8,64%	457	-188	-29,15%	468	11	2,41%
40 - 45 Jahre	511	616	105	20,55%	670	54	8,77%	722	52	7,76%	658	-64	-8,86%	432	-226	-34,35%
45 - 50 Jahre	524	528	4	0,76%	599	71	13,45%	691	92	15,36%	716	25	3,62%	627	-89	-12,43%
50 - 55 Jahre	636	514	-122	-19,18%	509	-5	-0,97%	589	80	15,72%	642	53	9,00%	759	117	18,22%
55 - 60 Jahre	515	621	106	20,58%	478	-143	-23,03%	509	31	6,49%	568	59	11,59%	651	83	14,61%
60 - 65 Jahre	444	492	48	10,81%	601	109	22,15%	459	-142	-23,63%	477	18	3,92%	570	93	19,50%
65 - 70 Jahre	374	431	57	15,24%	467	36	8,35%	587	120	25,70%	446	-141	-24,02%	481	35	7,85%
70 - 75 Jahre	238	330	92	38,66%	386	56	16,97%	442	56	14,51%	559	117	26,47%	347	-212	-37,92%
75 - 80 Jahre	224	199	-25	-11,16%	292	93	46,73%	347	55	18,84%	392	45	12,97%	495	103	26,28%
80 - 85 Jahre	148	159	11	7,43%	155	-4	-2,52%	233	78	50,32%	267	34	14,59%	345	78	29,21%
über 85 Jahre	68	112	44	64,71%	145	33	29,46%	148	3	2,07%	207	59	39,86%	279	72	34,78%
Insgesamt	8.386	8.876	490	5,84%	8.924	48	0,54%	8.930	6	0,07%	8.566	-364	-4,08%	8.601	35	0,41%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.198	2.312	114	5,19%	2.260	-52	-2,25%	2.098	-162	-7,17%	1.813	-285	-13,58%	1.674	-139	-7,67%
20 - 40 Jahre	2.506	2.562	56	2,23%	2.362	-200	-7,81%	2.105	-257	-10,88%	1.821	-284	-13,49%	1.941	120	6,59%
40 - 65 Jahre	2.630	2.771	141	5,36%	2.857	86	3,10%	2.970	113	3,96%	3.061	91	3,06%	3.039	-22	-0,72%
65 - 80 Jahre	836	960	124	14,83%	1.145	185	19,27%	1.376	231	20,17%	1.397	21	1,53%	1.323	-74	-5,30%
über 80 Jahre	216	271	55	25,46%	300	29	10,70%	381	81	27,00%	474	93	24,41%	624	150	31,65%
Insgesamt	8.386	8.876	490	5,84%	8.924	48	0,54%	8.930	6	0,07%	8.566	-364	-4,08%	8.601	35	0,41%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 30: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Steinheim am Albuch in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	329	352	23	6,99%	356	4	1,14%	354	-2	-0,56%	343	-11	-3,11%
5 - 10 Jahre	366	346	-20	-5,46%	376	30	8,67%	383	7	1,86%	379	-4	-1,04%
10 - 15 Jahre	428	372	-56	-13,08%	358	-14	-3,76%	390	32	8,94%	397	7	1,79%
15 - 20 Jahre	503	419	-84	-16,70%	375	-44	-10,50%	366	-9	-2,40%	394	28	7,65%
20 - 25 Jahre	480	430	-50	-10,42%	380	-50	-11,63%	355	-25	-6,58%	352	-3	-0,85%
25 - 30 Jahre	437	435	-2	-0,46%	426	-9	-2,07%	396	-30	-7,04%	378	-18	-4,55%
30 - 35 Jahre	452	441	-11	-2,43%	457	16	3,63%	451	-6	-1,31%	424	-27	-5,99%
35 - 40 Jahre	434	462	28	6,45%	466	4	0,87%	482	16	3,43%	474	-8	-1,66%
40 - 45 Jahre	465	447	-18	-3,87%	478	31	6,94%	484	6	1,26%	496	12	2,48%
45 - 50 Jahre	664	480	-184	-27,71%	464	-16	-3,33%	497	33	7,11%	503	6	1,21%
50 - 55 Jahre	741	656	-85	-11,47%	493	-163	-24,85%	481	-12	-2,43%	508	27	5,61%
55 - 60 Jahre	645	709	64	9,92%	639	-70	-9,87%	491	-148	-23,16%	482	-9	-1,83%
60 - 65 Jahre	549	611	62	11,29%	676	65	10,64%	615	-61	-9,02%	478	-137	-22,28%
65 - 70 Jahre	450	508	58	12,89%	569	61	12,01%	633	64	11,25%	581	-52	-8,21%
70 - 75 Jahre	404	406	2	0,50%	462	56	13,79%	521	59	12,77%	582	61	11,71%
75 - 80 Jahre	492	351	-141	-28,66%	357	6	1,71%	409	52	14,57%	464	55	13,45%
80 - 85 Jahre	313	379	66	21,09%	276	-103	-27,18%	286	10	3,62%	331	45	15,73%
85 - 90 Jahre	168	192	24	14,29%	239	47	24,48%	178	-61	-25,52%	191	13	7,30%
über 90 Jahre	77	78	1	1,30%	93	15	19,23%	122	29	31,18%	107	-15	-12,30%
Insgesamt	8.397	8.074	-323	-3,85%	7.940	-134	-1,66%	7.894	-46	-0,58%	7.864	-30	-0,38%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	Relative		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.626	1.489	-137	-8,43%	1.465	-24	-1,61%	1.493	28	1,91%	1.513	20	1,34%
20 - 40 Jahre	1.803	1.768	-35	-1,94%	1.729	-39	-2,21%	1.684	-45	-2,60%	1.628	-56	-3,33%
40 - 65 Jahre	3.064	2.903	-161	-5,25%	2.750	-153	-5,27%	2.568	-182	-6,62%	2.467	-101	-3,93%
65 - 80 Jahre	1.346	1.265	-81	-6,02%	1.388	123	9,72%	1.563	175	12,61%	1.627	64	4,09%
über 80 Jahre	558	649	91	16,31%	608	-41	-6,32%	586	-22	-3,62%	629	43	7,34%
Insgesamt	8.397	8.074	-323	-3,85%	7.940	-134	-1,66%	7.894	-46	-0,58%	7.864	-30	-0,38%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5 Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis

1.5.1 Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis von 1990 bis 2016

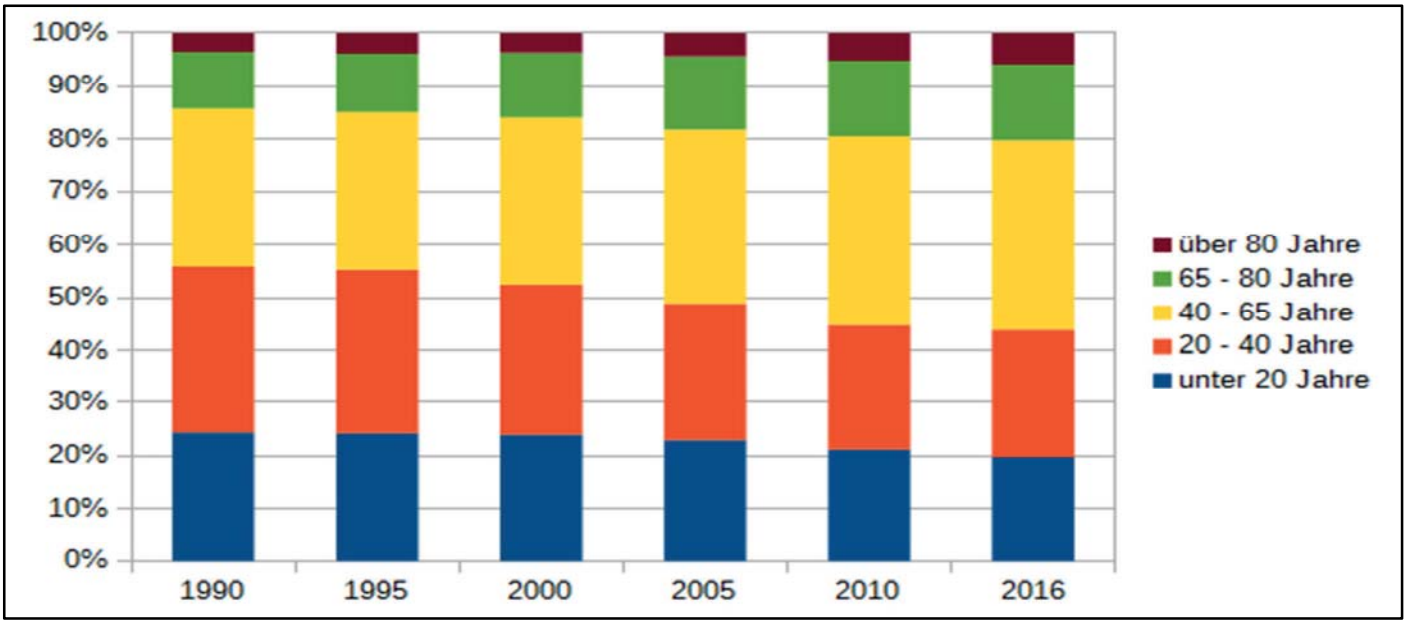


Abbildung 17: Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Ostalbkreis im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

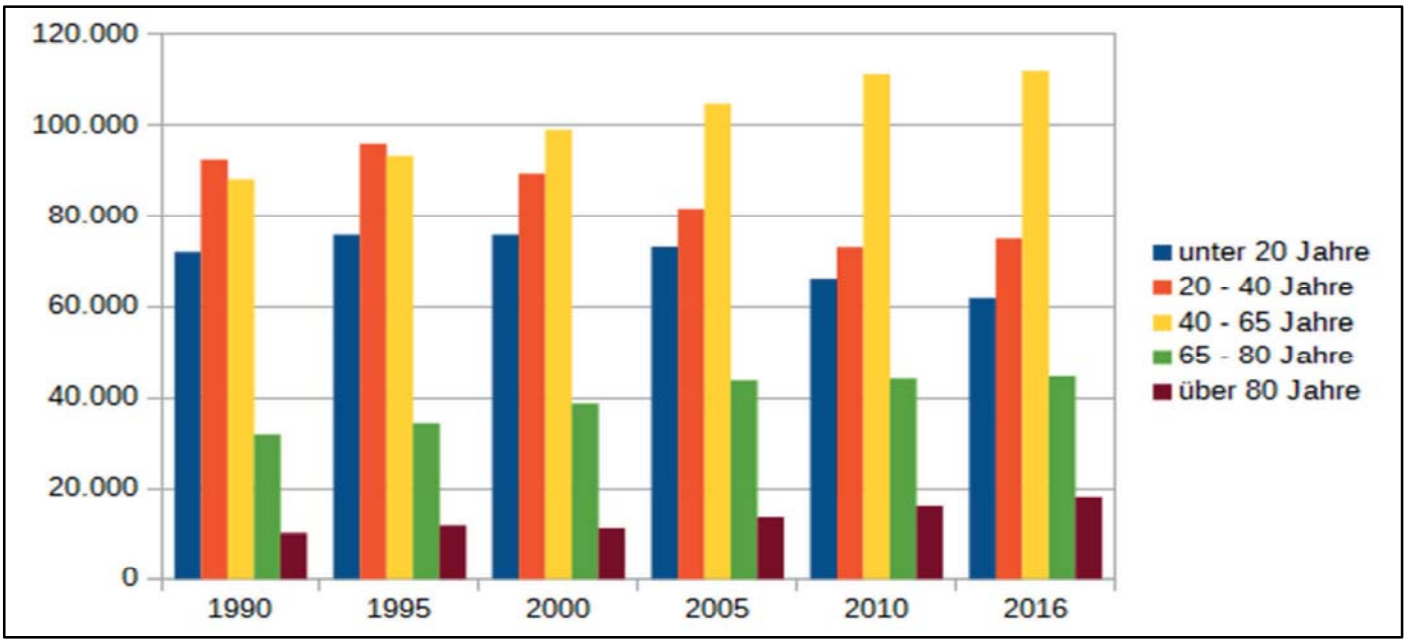


Abbildung 18: Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Ostalbkreis im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 31: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	11.072	11.236	164	1,48%	10.521	-715	-6,36%	8.918	-1.603	-15,24%	8.000	-918	-10,29%	8.445	445	5,56%
3 - 6 Jahre	10.369	11.866	1.497	14,44%	11.013	-853	-7,19%	9.872	-1.141	-10,36%	8.578	-1.294	-13,11%	8.139	-439	-5,12%
6 - 10 Jahre	13.958	15.672	1.714	12,28%	15.400	-272	-1,74%	14.677	-723	-4,69%	12.473	-2.204	-15,02%	11.461	-1.012	-8,11%
10 - 15 Jahre	17.193	18.721	1.528	8,89%	19.933	1.212	6,47%	19.337	-596	-2,99%	17.983	-1.354	-7,00%	15.644	-2.339	-13,01%
15 - 18 Jahre	10.885	10.959	74	0,68%	11.150	191	1,74%	12.372	1.222	10,96%	11.376	-996	-8,05%	10.652	-724	-6,36%
18 - 20 Jahre	8.478	7.262	-1.216	-14,34%	7.768	506	6,97%	7.897	129	1,66%	7.825	-72	-0,91%	7.461	-364	-4,65%
20 - 25 Jahre	24.711	20.296	-4.415	-17,87%	18.339	-1.957	-9,64%	18.836	497	2,71%	18.604	-232	-1,23%	19.118	514	2,76%
25 - 30 Jahre	25.351	25.404	53	0,21%	19.648	-5.756	-22,66%	17.976	-1.672	-8,51%	17.400	-576	-3,20%	19.200	1.800	10,34%
30 - 35 Jahre	22.584	26.464	3.880	17,18%	25.003	-1.461	-5,52%	19.743	-5.260	-21,04%	17.452	-2.291	-11,60%	18.376	924	5,29%
35 - 40 Jahre	19.668	23.866	4.198	21,34%	26.353	2.487	10,42%	25.155	-1.198	-4,55%	19.522	-5.633	-22,39%	18.204	-1.318	-6,75%
40 - 45 Jahre	17.824	20.644	2.820	15,82%	23.847	3.203	15,52%	26.577	2.730	11,45%	24.881	-1.696	-6,38%	18.850	-6.031	-24,24%
45 - 50 Jahre	17.491	18.209	718	4,10%	20.513	2.304	12,65%	23.819	3.306	16,12%	26.252	2.433	10,21%	23.743	-2.509	-9,56%
50 - 55 Jahre	20.822	17.428	-3.394	-16,30%	17.920	492	2,82%	20.428	2.508	14,00%	23.482	3.054	14,95%	25.899	2.417	10,29%
55 - 60 Jahre	16.537	20.687	4.150	25,10%	16.962	-3.725	-18,01%	17.579	617	3,64%	19.919	2.340	13,31%	23.809	3.890	19,53%
60 - 65 Jahre	15.374	16.158	784	5,10%	19.850	3.692	22,85%	16.266	-3.584	-18,06%	16.821	555	3,41%	19.757	2.936	17,45%
65 - 70 Jahre	13.726	14.635	909	6,62%	15.104	469	3,20%	18.623	3.519	23,30%	15.218	-3.405	-18,28%	16.479	1.261	8,29%
70 - 75 Jahre	8.587	12.496	3.909	45,52%	13.145	649	5,19%	13.711	566	4,31%	16.969	3.258	23,76%	12.883	-4.086	-24,08%
75 - 80 Jahre	9.384	7.315	-2.069	-22,05%	10.536	3.221	44,03%	11.313	777	7,37%	11.913	600	5,30%	15.251	3.338	28,02%
80 - 85 Jahre	6.387	6.817	430	6,73%	5.510	-1.307	-19,17%	8.054	2.544	46,17%	8.813	759	9,42%	9.802	989	11,22%
über 85 Jahre	3.745	4.975	1.230	32,84%	5.683	708	14,23%	5.607	-76	-1,34%	7.252	1.645	29,34%	8.414	1.162	16,02%
Insgesamt	294.146	311.110	16.964	5,77%	314.198	3.088	0,99%	316.760	2.562	0,82%	310.733	-6.027	-1,90%	311.587	854	0,27%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	71.955	75.716	3.761	5,23%	75.785	69	0,09%	73.073	-2.712	-3,58%	66.235	-6.838	-9,36%	61.802	-4.433	-6,69%
20 - 40 Jahre	92.314	96.030	3.716	4,03%	89.343	-6687	-6,96%	81.710	-7.633	-8,54%	72.978	-8.732	-10,69%	74.898	1.920	2,63%
40 - 65 Jahre	88.048	93.126	5.078	5,77%	99.092	5966	6,41%	104.669	5.577	5,63%	111.355	6.686	6,39%	112.058	703	0,63%
65 - 80 Jahre	31.697	34.446	2.749	8,67%	38.785	4339	12,60%	43.647	4.862	12,54%	44.100	453	1,04%	44.613	513	1,16%
über 80 Jahre	10.132	11.792	1.660	16,38%	11.193	-599	-5,08%	13.661	2.468	22,05%	16.065	2.404	17,60%	18.216	2.151	13,39%
Insgesamt	294.146	311.110	16.964	5,77%	314.198	3088	0,99%	316.760	2.562	0,82%	310.733	-6.027	-1,90%	311.587	854	0,27%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Ostalbkreis bis 2035

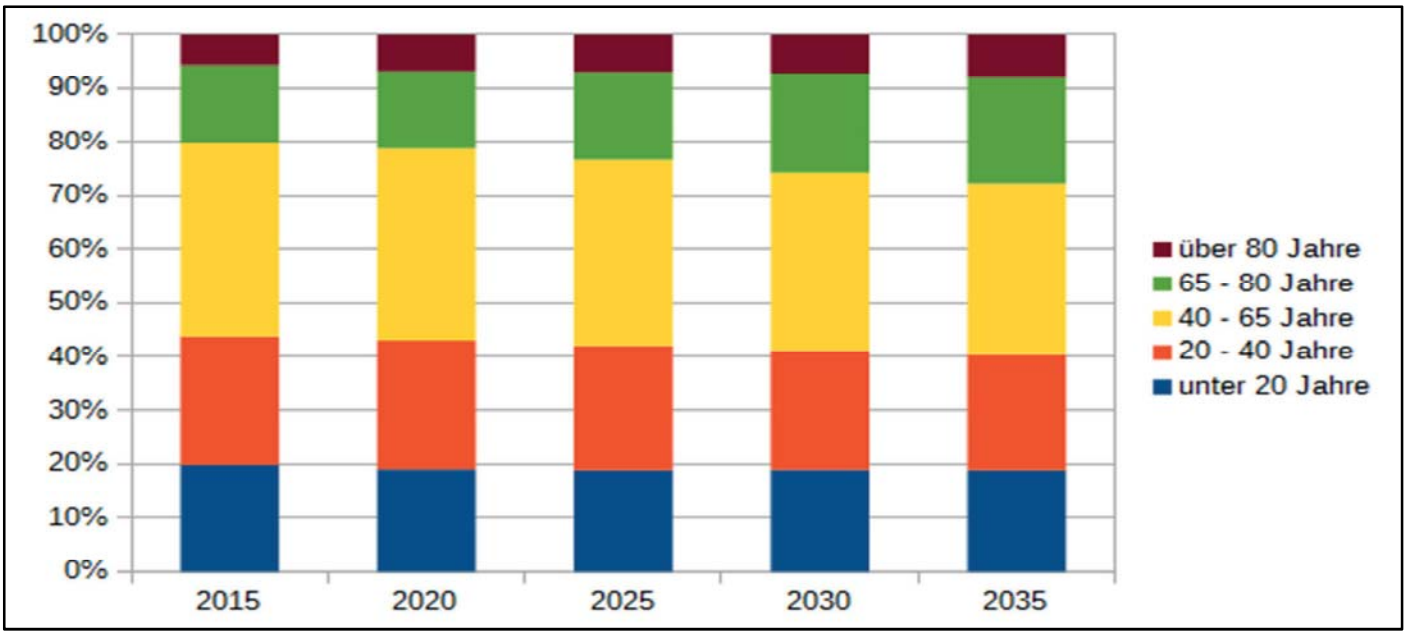


Abbildung 19: Prognose der Entwicklung der relativen Anteile der kumulierten Altersgruppen an der gesamten Gesellschaft im Ostalbkreis bis 2035.

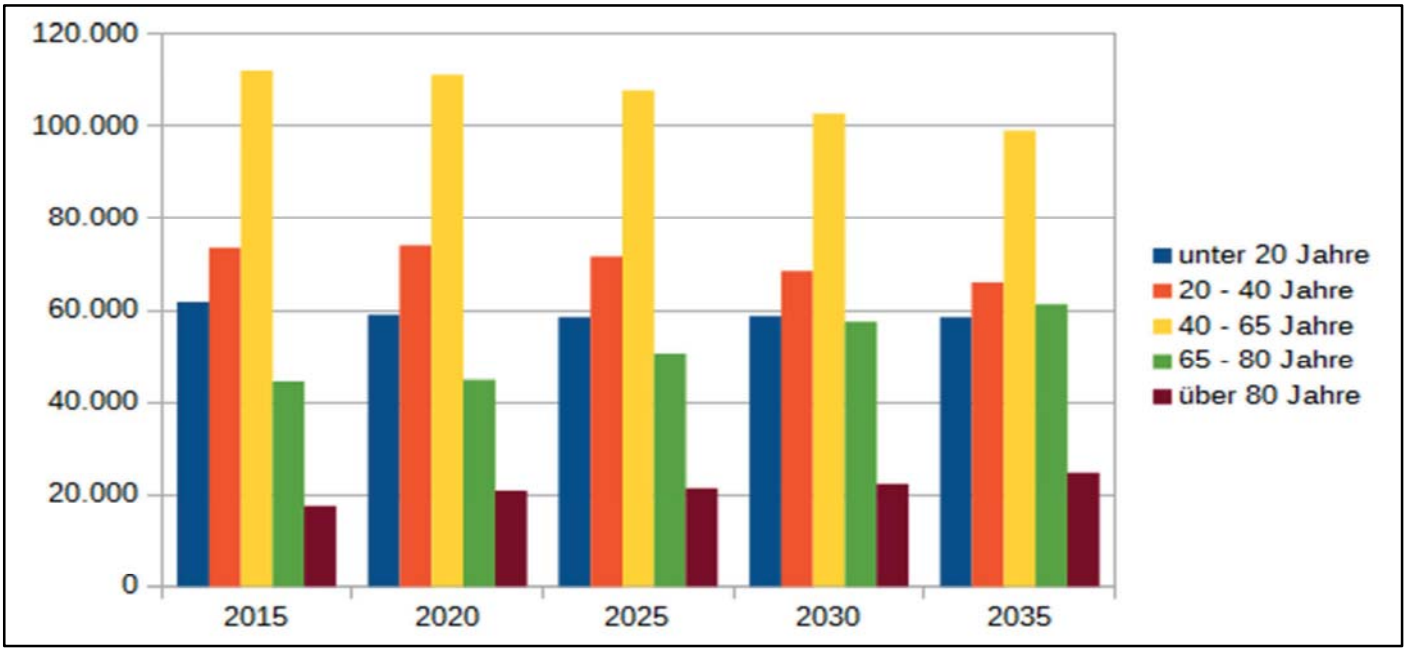


Abbildung 20: Prognose der Entwicklung der absoluten Anzahl der Menschen der kumulierten Altersgruppen im Ostalbkreis bis 2035.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 32: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	13.395	14.284	889	6,64%	14.315	31	0,22%	13.873	-442	-3,09%	13.259	-614	-4,43%
5 - 10 Jahre	14.184	14.028	-156	-1,10%	14.813	785	5,60%	14.852	39	0,26%	14.421	-431	-2,90%
10 - 15 Jahre	15.887	14.702	-1.185	-7,46%	14.506	-196	-1,33%	15.279	773	5,33%	15.315	36	0,24%
15 - 20 Jahre	18.199	16.076	-2.123	-11,67%	14.933	-1.143	-7,11%	14.788	-145	-0,97%	15.517	729	4,93%
20 - 25 Jahre	18.536	17.336	-1.200	-6,47%	15.547	-1.789	-10,32%	14.750	-797	-5,13%	14.723	-27	-0,18%
25 - 30 Jahre	18.763	18.661	-102	-0,54%	17.647	-1.014	-5,43%	16.268	-1.379	-7,81%	15.772	-496	-3,05%
30 - 35 Jahre	18.151	19.218	1.067	5,88%	18.983	-235	-1,22%	18.162	-821	-4,32%	17.064	-1.098	-6,05%
35 - 40 Jahre	18.116	18.865	749	4,13%	19.553	688	3,65%	19.315	-238	-1,22%	18.636	-679	-3,52%
40 - 45 Jahre	19.581	18.788	-793	-4,05%	19.205	417	2,22%	19.756	551	2,87%	19.568	-188	-0,95%
45 - 50 Jahre	24.572	20.340	-4.232	-17,22%	19.365	-975	-4,79%	19.699	334	1,72%	20.233	534	2,71%
50 - 55 Jahre	25.854	24.629	-1.225	-4,74%	20.553	-4.076	-16,55%	19.643	-910	-4,43%	19.988	345	1,76%
55 - 60 Jahre	23.070	25.317	2.247	9,74%	24.148	-1.169	-4,62%	20.333	-3.815	-15,80%	19.534	-799	-3,93%
60 - 65 Jahre	19.126	22.205	3.079	16,10%	24.376	2.171	9,78%	23.334	-1.042	-4,27%	19.768	-3.566	-15,28%
65 - 70 Jahre	15.757	18.059	2.302	14,61%	20.959	2.900	16,06%	23.076	2.117	10,10%	22.165	-911	-3,95%
70 - 75 Jahre	13.868	14.526	658	4,74%	16.691	2.165	14,90%	19.404	2.713	16,25%	21.457	2.053	10,58%
75 - 80 Jahre	14.905	12.328	-2.577	-17,29%	13.038	710	5,76%	15.042	2.004	15,37%	17.563	2.521	16,76%
80 - 85 Jahre	9.350	11.947	2.597	27,78%	9.939	-2.008	-16,81%	10.742	803	8,08%	12.497	1.755	16,34%
85 - 90 Jahre	5.519	6.072	553	10,02%	7.985	1.913	31,51%	6.710	-1.275	-15,97%	7.534	824	12,28%
über 90 Jahre	2.572	2.965	393	15,28%	3.520	555	18,72%	4.797	1.277	36,28%	4.681	-116	-2,42%
Insgesamt	309.405	310.346	941	0,30%	310.076	-270	-0,09%	309.823	-253	-0,08%	309.695	-128	-0,04%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	61.665	59.090	-2.575	-4,18%	58.567	-523	-0,89%	58.792	225	0,38%	58.512	-280	-0,48%
20 - 40 Jahre	73.566	74.080	514	0,70%	71.730	-2.350	-3,17%	68.495	-3.235	-4,51%	66.195	-2.300	-3,36%
40 - 65 Jahre	112.203	111.279	-924	-0,82%	107.647	-3.632	-3,26%	102.765	-4.882	-4,54%	99.091	-3.674	-3,58%
65 - 80 Jahre	44.530	44.913	383	0,86%	50.688	5.775	12,86%	57.522	6.834	13,48%	61.185	3.663	6,37%
über 80 Jahre	17.441	20.984	3.543	20,31%	21.444	460	2,19%	22.249	805	3,75%	24.712	2.463	11,07%
Insgesamt	309.405	310.346	941	0,30%	310.076	-270	-0,09%	309.823	-253	-0,08%	309.695	-128	-0,04%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.1 Aalen

Tabelle 33: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Aalen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	2.267	2.294	27	1,19%	2.231	-63	-2,75%	1.897	-334	-14,97%	1.691	-206	-10,86%	1.835	144	8,52%
3 - 6 Jahre	2.050	2.279	229	11,17%	2.232	-47	-2,06%	2.085	-147	-6,59%	1.732	-353	-16,93%	1.707	-25	-1,44%
6 - 10 Jahre	2.781	2.947	166	5,97%	3.011	64	2,17%	3.022	11	0,37%	2.565	-457	-15,12%	2.315	-250	-9,75%
10 - 15 Jahre	3.472	3.510	38	1,09%	3.738	228	6,50%	3.807	69	1,85%	3.746	-61	-1,60%	3.232	-514	-13,72%
15 - 18 Jahre	2.272	2.139	-133	-5,85%	2.094	-45	-2,10%	2.385	291	13,90%	2.324	-61	-2,56%	2.219	-105	-4,52%
18 - 20 Jahre	1.804	1.480	-324	-17,96%	1.516	36	2,43%	1.519	3	0,20%	1.561	42	2,76%	1.518	-43	-2,75%
20 - 25 Jahre	5.509	4.384	-1.125	-20,42%	3.904	-480	-10,95%	3.772	-132	-3,38%	3.864	92	2,44%	4.276	412	10,66%
25 - 30 Jahre	5.692	5.674	-18	-0,32%	4.438	-1.236	-21,78%	3.937	-501	-11,29%	3.736	-201	-5,11%	4.501	765	20,48%
30 - 35 Jahre	4.753	5.524	771	16,22%	5.446	-78	-1,41%	4.391	-1.055	-19,37%	3.883	-508	-11,57%	4.223	340	8,76%
35 - 40 Jahre	4.153	4.726	573	13,80%	5.362	636	13,46%	5.485	123	2,29%	4.194	-1.291	-23,54%	3.990	-204	-4,86%
40 - 45 Jahre	3.812	4.223	411	10,78%	4.703	480	11,37%	5.464	761	16,18%	5.458	-6	-0,11%	4.115	-1.343	-24,61%
45 - 50 Jahre	4.016	3.878	-138	-3,44%	4.227	349	9,00%	4.723	496	11,73%	5.481	758	16,05%	5.188	-293	-5,35%
50 - 55 Jahre	4.799	3.960	-839	-17,48%	3.809	-151	-3,81%	4.216	407	10,69%	4.677	461	10,93%	5.463	786	16,81%
55 - 60 Jahre	3.812	4.757	945	24,79%	3.828	-929	-19,53%	3.731	-97	-2,53%	4.106	375	10,05%	4.811	705	17,17%
60 - 65 Jahre	3.674	3.676	2	0,05%	4.440	764	20,78%	3.670	-770	-17,34%	3.538	-132	-3,60%	4.116	578	16,34%
65 - 70 Jahre	3.247	3.410	163	5,02%	3.381	-29	-0,85%	4.132	751	22,21%	3.409	-723	-17,50%	3.428	19	0,56%
70 - 75 Jahre	2.068	2.913	845	40,86%	3.036	123	4,22%	3.046	10	0,33%	3.771	725	23,80%	2.960	-811	-21,51%
75 - 80 Jahre	2.248	1.716	-532	-23,67%	2.437	721	42,02%	2.597	160	6,57%	2.658	61	2,35%	3.481	823	30,96%
80 - 85 Jahre	1.499	1.589	90	6,00%	1.275	-314	-19,76%	1.876	601	47,14%	2.034	158	8,42%	2.211	177	8,70%
über 85 Jahre	853	1.155	302	35,40%	1.265	110	9,52%	1.311	46	3,64%	1.685	374	28,53%	2.095	410	24,33%
Insgesamt	64.781	66.234	1.453	2,24%	66.373	139	0,21%	67.066	693	1,04%	66.113	-953	-1,42%	67.684	1.571	2,38%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	14.646	14.649	3	0,02%	14.822	173	1,18%	14.715	-107	-0,72%	13.619	-1.096	-7,45%	12.826	-793	-5,82%
20 - 40 Jahre	20.107	20.308	201	1,00%	19.150	-1158	-5,70%	17.585	-1.565	-8,17%	15.677	-1.908	-10,85%	16.990	1.313	8,38%
40 - 65 Jahre	20.113	20.494	381	1,89%	21.007	513	2,50%	21.804	797	3,79%	23.260	1.456	6,68%	23.693	433	1,86%
65 - 80 Jahre	7.563	8.039	476	6,29%	8.854	815	10,14%	9.775	921	10,40%	9.838	63	0,64%	9.869	31	0,32%
über 80 Jahre	2.352	2.744	392	16,67%	2.540	-204	-7,43%	3.187	647	25,47%	3.719	532	16,69%	4.306	587	15,78%
Insgesamt	64.781	66.234	1.453	2,24%	66.373	139	0,21%	67.066	693	1,04%	66.113	-953	-1,42%	67.684	1.571	2,38%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 34: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Aalen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	2.955	3.340	385	13,03%	3.315	-25	-0,75%	3.122	-193	-5,82%	2.931	-191	-6,12%
5 - 10 Jahre	2.913	3.199	286	9,82%	3.494	295	9,22%	3.450	-44	-1,26%	3.271	-179	-5,19%
10 - 15 Jahre	3.292	3.117	-175	-5,32%	3.334	217	6,96%	3.597	263	7,89%	3.556	-41	-1,14%
15 - 20 Jahre	3.806	3.412	-394	-10,35%	3.202	-210	-6,15%	3.388	186	5,81%	3.622	234	6,91%
20 - 25 Jahre	4.116	3.706	-410	-9,96%	3.271	-435	-11,74%	3.091	-180	-5,50%	3.218	127	4,11%
25 - 30 Jahre	4.398	4.273	-125	-2,84%	3.847	-426	-9,97%	3.460	-387	-10,06%	3.341	-119	-3,44%
30 - 35 Jahre	4.206	4.571	365	8,68%	4.345	-226	-4,94%	3.984	-361	-8,31%	3.684	-300	-7,53%
35 - 40 Jahre	4.067	4.473	406	9,98%	4.629	156	3,49%	4.412	-217	-4,69%	4.127	-285	-6,46%
40 - 45 Jahre	4.283	4.309	26	0,61%	4.544	235	5,45%	4.634	90	1,98%	4.463	-171	-3,69%
45 - 50 Jahre	5.441	4.561	-880	-16,17%	4.474	-87	-1,91%	4.651	177	3,96%	4.738	87	1,87%
50 - 55 Jahre	5.434	5.552	118	2,17%	4.647	-905	-16,30%	4.539	-108	-2,32%	4.709	170	3,75%
55 - 60 Jahre	4.740	5.436	696	14,68%	5.483	47	0,86%	4.613	-870	-15,87%	4.516	-97	-2,10%
60 - 65 Jahre	3.994	4.664	670	16,78%	5.301	637	13,66%	5.326	25	0,47%	4.509	-817	-15,34%
65 - 70 Jahre	3.377	3.842	465	13,77%	4.461	619	16,11%	5.057	596	13,36%	5.080	23	0,45%
70 - 75 Jahre	3.179	3.157	-22	-0,69%	3.584	427	13,53%	4.162	578	16,13%	4.725	563	13,53%
75 - 80 Jahre	3.403	2.846	-557	-16,37%	2.852	6	0,21%	3.245	393	13,78%	3.781	536	16,52%
80 - 85 Jahre	2.141	2.747	606	28,30%	2.300	-447	-16,27%	2.352	52	2,26%	2.706	354	15,05%
85 - 90 Jahre	1.308	1.399	91	6,96%	1.833	434	31,02%	1.545	-288	-15,71%	1.644	99	6,41%
über 90 Jahre	664	712	48	7,23%	809	97	13,62%	1.089	280	34,61%	1.056	-33	-3,03%
Insgesamt	67.717	69.316	1.599	2,36%	69.725	409	0,59%	69.717	-8	-0,01%	69.677	-40	-0,06%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	12.966	13.068	102	0,79%	13.345	277	2,12%	13.557	212	1,59%	13.380	-177	-1,31%
20 - 40 Jahre	16.787	17.023	236	1,41%	16.092	-931	-5,47%	14.947	-1.145	-7,12%	14.370	-577	-3,86%
40 - 65 Jahre	23.892	24.522	630	2,64%	24.449	-73	-0,30%	23.763	-686	-2,81%	22.935	-828	-3,48%
65 - 80 Jahre	9.959	9.845	-114	-1,14%	10.897	1.052	10,69%	12.464	1.567	14,38%	13.586	1.122	9,00%
über 80 Jahre	4.113	4.858	745	18,11%	4.942	84	1,73%	4.986	44	0,89%	5.406	420	8,42%
Insgesamt	67.717	69.316	1.599	2,36%	69.725	409	0,59%	69.717	-8	-0,01%	69.677	-40	-0,06%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.2 Abtsgmünd

Tabelle 35: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Abtsgmünd in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	254	256	2	0,79%	262	6	2,34%	219	-43	-16,41%	195	-24	-10,96%	196	1	0,51%
3 - 6 Jahre	246	307	61	24,80%	261	-46	-14,98%	219	-42	-16,09%	226	7	3,20%	196	-30	-13,27%
6 - 10 Jahre	323	401	78	24,15%	392	-9	-2,24%	371	-21	-5,36%	290	-81	-21,83%	284	-6	-2,07%
10 - 15 Jahre	384	426	42	10,94%	503	77	18,08%	485	-18	-3,58%	440	-45	-9,28%	396	-44	-10,00%
15 - 18 Jahre	257	265	8	3,11%	258	-7	-2,64%	307	49	18,99%	265	-42	-13,68%	226	-39	-14,72%
18 - 20 Jahre	185	137	-48	-25,95%	165	28	20,44%	199	34	20,61%	194	-5	-2,51%	193	-1	-0,52%
20 - 25 Jahre	595	455	-140	-23,53%	386	-69	-15,16%	418	32	8,29%	453	35	8,37%	419	-34	-7,51%
25 - 30 Jahre	554	617	63	11,37%	435	-182	-29,50%	401	-34	-7,82%	411	10	2,49%	385	-26	-6,33%
30 - 35 Jahre	568	629	61	10,74%	655	26	4,13%	442	-213	-32,52%	411	-31	-7,01%	426	15	3,65%
35 - 40 Jahre	438	596	158	36,07%	630	34	5,70%	655	25	3,97%	461	-194	-29,62%	458	-3	-0,65%
40 - 45 Jahre	350	462	112	32,00%	594	132	28,57%	649	55	9,26%	643	-6	-0,92%	476	-167	-25,97%
45 - 50 Jahre	354	357	3	0,85%	468	111	31,09%	607	139	29,70%	660	53	8,73%	576	-84	-12,73%
50 - 55 Jahre	470	352	-118	-25,11%	350	-2	-0,57%	470	120	34,29%	614	144	30,64%	651	37	6,03%
55 - 60 Jahre	336	457	121	36,01%	347	-110	-24,07%	344	-3	-0,86%	473	129	37,50%	622	149	31,50%
60 - 65 Jahre	356	322	-34	-9,55%	464	142	44,10%	333	-131	-28,23%	335	2	0,60%	475	140	41,79%
65 - 70 Jahre	310	359	49	15,81%	308	-51	-14,21%	447	139	45,13%	310	-137	-30,65%	334	24	7,74%
70 - 75 Jahre	171	277	106	61,99%	335	58	20,94%	268	-67	-20,00%	405	137	51,12%	261	-144	-35,56%
75 - 80 Jahre	190	150	-40	-21,05%	243	93	62,00%	286	43	17,70%	233	-53	-18,53%	353	120	51,50%
80 - 85 Jahre	130	131	1	0,77%	126	-5	-3,82%	195	69	54,76%	224	29	14,87%	214	-10	-4,46%
über 85 Jahre	72	82	10	13,89%	107	25	30,49%	109	2	1,87%	149	40	36,70%	188	39	26,17%
Insgesamt	6.543	7.038	495	7,57%	7.289	251	3,57%	7.424	135	1,85%	7.392	-32	-0,43%	7.329	-63	-0,85%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.649	1.792	143	8,67%	1.841	49	2,73%	1.800	-41	-2,23%	1.610	-190	-10,56%	1.491	-119	-7,39%
20 - 40 Jahre	2.155	2.297	142	6,59%	2.106	-191	-8,32%	1.916	-190	-9,02%	1.736	-180	-9,39%	1.688	-48	-2,76%
40 - 65 Jahre	1.866	1.950	84	4,50%	2.223	273	14,00%	2.403	180	8,10%	2.725	322	13,40%	2.800	75	2,75%
65 - 80 Jahre	671	786	115	17,14%	886	100	12,72%	1.001	115	12,98%	948	-53	-5,29%	948	0	0,00%
über 80 Jahre	202	213	11	5,45%	233	20	9,39%	304	71	30,47%	373	69	22,70%	402	29	7,77%
Insgesamt	6.543	7.038	495	7,57%	7.289	251	3,57%	7.424	135	1,85%	7.392	-32	-0,43%	7.329	-63	-0,85%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 36: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Abtsgmünd in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	311	328	17	5,47%	326	-2	-0,61%	316	-10	-3,07%	304	-12	-3,80%
5 - 10 Jahre	366	332	-34	-9,29%	347	15	4,52%	346	-1	-0,29%	335	-11	-3,18%
10 - 15 Jahre	386	378	-8	-2,07%	347	-31	-8,20%	364	17	4,90%	362	-2	-0,55%
15 - 20 Jahre	425	390	-35	-8,24%	380	-10	-2,56%	352	-28	-7,37%	370	18	5,11%
20 - 25 Jahre	437	379	-58	-13,27%	349	-30	-7,92%	341	-8	-2,29%	329	-12	-3,52%
25 - 30 Jahre	413	421	8	1,94%	386	-35	-8,31%	362	-24	-6,22%	353	-9	-2,49%
30 - 35 Jahre	436	428	-8	-1,83%	431	3	0,70%	407	-24	-5,57%	385	-22	-5,41%
35 - 40 Jahre	424	444	20	4,72%	439	-5	-1,13%	440	1	0,23%	421	-19	-4,32%
40 - 45 Jahre	484	442	-42	-8,68%	454	12	2,71%	452	-2	-0,44%	452	0	0,00%
45 - 50 Jahre	614	495	-119	-19,38%	452	-43	-8,69%	463	11	2,43%	462	-1	-0,22%
50 - 55 Jahre	646	613	-33	-5,11%	501	-112	-18,27%	462	-39	-7,78%	472	10	2,16%
55 - 60 Jahre	618	632	14	2,27%	602	-30	-4,75%	497	-105	-17,44%	462	-35	-7,04%
60 - 65 Jahre	446	593	147	32,96%	610	17	2,87%	584	-26	-4,26%	485	-99	-16,95%
65 - 70 Jahre	314	423	109	34,71%	560	137	32,39%	580	20	3,57%	558	-22	-3,79%
70 - 75 Jahre	284	293	9	3,17%	391	98	33,45%	517	126	32,23%	540	23	4,45%
75 - 80 Jahre	362	254	-108	-29,83%	265	11	4,33%	354	89	33,58%	466	112	31,64%
80 - 85 Jahre	187	293	106	56,68%	209	-84	-28,67%	222	13	6,22%	298	76	34,23%
85 - 90 Jahre	143	127	-16	-11,19%	203	76	59,84%	149	-54	-26,60%	164	15	10,07%
über 90 Jahre	60	81	21	35,00%	85	4	4,94%	129	44	51,76%	120	-9	-6,98%
Insgesamt	7.356	7.346	-10	-0,14%	7.337	-9	-0,12%	7.337	0	0,00%	7.338	1	0,01%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.488	1.428	-60	-4,03%	1.400	-28	-1,96%	1.378	-22	-1,57%	1.371	-7	-0,51%
20 - 40 Jahre	1.710	1.672	-38	-2,22%	1.605	-67	-4,01%	1.550	-55	-3,43%	1.488	-62	-4,00%
40 - 65 Jahre	2.808	2.775	-33	-1,18%	2.619	-156	-5,62%	2.458	-161	-6,15%	2.333	-125	-5,09%
65 - 80 Jahre	960	970	10	1,04%	1.216	246	25,36%	1.451	235	19,33%	1.564	113	7,79%
über 80 Jahre	390	501	111	28,46%	497	-4	-0,80%	500	3	0,60%	582	82	16,40%
Insgesamt	7.356	7.346	-10	-0,14%	7.337	-9	-0,12%	7.337	0	0,00%	7.338	1	0,01%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.3 Adelmannsfelden

Tabelle 37: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Adelmannsfelden in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	70	77	7	10,00%	70	-7	-9,09%	56	-14	-20,00%	35	-21	-37,50%	24	-11	-31,43%
3 - 6 Jahre	57	82	25	43,86%	99	17	20,73%	67	-32	-32,32%	41	-26	-38,81%	29	-12	-29,27%
6 - 10 Jahre	71	101	30	42,25%	110	9	8,91%	130	20	18,18%	94	-36	-27,69%	56	-38	-40,43%
10 - 15 Jahre	91	98	7	7,69%	126	28	28,57%	146	20	15,87%	145	-1	-0,68%	97	-48	-33,10%
15 - 18 Jahre	63	58	-5	-7,94%	54	-4	-6,90%	78	24	44,44%	90	12	15,38%	63	-27	-30,00%
18 - 20 Jahre	46	32	-14	-30,43%	27	-5	-15,63%	45	18	66,67%	54	9	20,00%	60	6	11,11%
20 - 25 Jahre	143	105	-38	-26,57%	89	-16	-15,24%	79	-10	-11,24%	97	18	22,78%	114	17	17,53%
25 - 30 Jahre	138	132	-6	-4,35%	98	-34	-25,76%	89	-9	-9,18%	75	-14	-15,73%	77	2	2,67%
30 - 35 Jahre	155	157	2	1,29%	143	-14	-8,92%	104	-39	-27,27%	90	-14	-13,46%	63	-27	-30,00%
35 - 40 Jahre	116	170	54	46,55%	177	7	4,12%	159	-18	-10,17%	99	-60	-37,74%	88	-11	-11,11%
40 - 45 Jahre	77	125	48	62,34%	155	30	24,00%	193	38	24,52%	157	-36	-18,65%	101	-56	-35,67%
45 - 50 Jahre	79	81	2	2,53%	111	30	37,04%	156	45	40,54%	187	31	19,87%	150	-37	-19,79%
50 - 55 Jahre	107	88	-19	-17,76%	83	-5	-5,68%	113	30	36,14%	152	39	34,51%	169	17	11,18%
55 - 60 Jahre	73	121	48	65,75%	85	-36	-29,75%	84	-1	-1,18%	108	24	28,57%	174	66	61,11%
60 - 65 Jahre	89	70	-19	-21,35%	114	44	62,86%	85	-29	-25,44%	87	2	2,35%	115	28	32,18%
65 - 70 Jahre	85	82	-3	-3,53%	65	-17	-20,73%	103	38	58,46%	80	-23	-22,33%	72	-8	-10,00%
70 - 75 Jahre	52	70	18	34,62%	72	2	2,86%	65	-7	-9,72%	91	26	40,00%	71	-20	-21,98%
75 - 80 Jahre	53	42	-11	-20,75%	53	11	26,19%	64	11	20,75%	50	-14	-21,88%	88	38	76,00%
80 - 85 Jahre	29	40	11	37,93%	34	-6	-15,00%	36	2	5,88%	54	18	50,00%	40	-14	-25,93%
über 85 Jahre	15	24	9	60,00%	29	5	20,83%	31	2	6,90%	30	-1	-3,23%	36	6	20,00%
Insgesamt	1.609	1.755	146	9,07%	1.794	39	2,22%	1.883	89	4,96%	1.816	-67	-3,56%	1.687	-129	-7,10%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	398	448	50	12,56%	486	38	8,48%	522	36	7,41%	459	-63	-12,07%	329	-130	-28,32%
20 - 40 Jahre	552	564	12	2,17%	507	-57	-10,11%	431	-76	-14,99%	361	-70	-16,24%	342	-19	-5,26%
40 - 65 Jahre	425	485	60	14,12%	548	63	12,99%	631	83	15,15%	691	60	9,51%	709	18	2,60%
65 - 80 Jahre	190	194	4	2,11%	190	-4	-2,06%	232	42	22,11%	221	-11	-4,74%	231	10	4,52%
über 80 Jahre	44	64	20	45,45%	63	-1	-1,56%	67	4	6,35%	84	17	25,37%	76	-8	-9,52%
Insgesamt	1.609	1.755	146	9,07%	1.794	39	2,22%	1.883	89	4,96%	1.816	-67	-3,56%	1.687	-129	-7,10%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 38: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Adelmannsfelden in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	59	64	5	8,47%	69	5	7,81%	71	2	2,90%	68	-3	-4,23%
5 - 10 Jahre	70	60	-10	-14,29%	69	9	15,00%	74	5	7,25%	75	1	1,35%
10 - 15 Jahre	113	70	-43	-38,05%	64	-6	-8,57%	73	9	14,06%	77	4	5,48%
15 - 20 Jahre	138	107	-31	-22,46%	70	-37	-34,58%	66	-4	-5,71%	74	8	12,12%
20 - 25 Jahre	115	102	-13	-11,30%	89	-13	-12,75%	69	-20	-22,47%	65	-4	-5,80%
25 - 30 Jahre	75	89	14	18,67%	90	1	1,12%	84	-6	-6,67%	74	-10	-11,90%
30 - 35 Jahre	65	74	9	13,85%	89	15	20,27%	91	2	2,25%	86	-5	-5,49%
35 - 40 Jahre	93	70	-23	-24,73%	83	13	18,57%	95	12	14,46%	96	1	1,05%
40 - 45 Jahre	89	93	4	4,49%	76	-17	-18,28%	88	12	15,79%	97	9	10,23%
45 - 50 Jahre	165	89	-76	-46,06%	96	7	7,87%	81	-15	-15,63%	92	11	13,58%
50 - 55 Jahre	184	157	-27	-14,67%	92	-65	-41,40%	99	7	7,61%	86	-13	-13,13%
55 - 60 Jahre	145	173	28	19,31%	149	-24	-13,87%	93	-56	-37,58%	97	4	4,30%
60 - 65 Jahre	107	133	26	24,30%	162	29	21,80%	141	-21	-12,96%	92	-49	-34,75%
65 - 70 Jahre	79	99	20	25,32%	123	24	24,24%	151	28	22,76%	131	-20	-13,25%
70 - 75 Jahre	70	71	1	1,43%	90	19	26,76%	112	22	24,44%	136	24	21,43%
75 - 80 Jahre	76	60	-16	-21,05%	62	2	3,33%	79	17	27,42%	100	21	26,58%
80 - 85 Jahre	42	60	18	42,86%	47	-13	-21,67%	49	2	4,26%	63	14	28,57%
85 - 90 Jahre	33	27	-6	-18,18%	39	12	44,44%	31	-8	-20,51%	34	3	9,68%
über 90 Jahre	4	13	9	225,00%	13	0	0,00%	19	6	46,15%	19	0	0,00%
Insgesamt	1.722	1.611	-111	-6,45%	1.572	-39	-2,42%	1.566	-6	-0,38%	1.562	-4	-0,26%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	380	301	-79	-20,79%	272	-29	-9,63%	284	12	4,41%	294	10	3,52%
20 - 40 Jahre	348	335	-13	-3,74%	351	16	4,78%	339	-12	-3,42%	321	-18	-5,31%
40 - 65 Jahre	690	645	-45	-6,52%	575	-70	-10,85%	502	-73	-12,70%	464	-38	-7,57%
65 - 80 Jahre	225	230	5	2,22%	275	45	19,57%	342	67	24,36%	367	25	7,31%
über 80 Jahre	79	100	21	26,58%	99	-1	-1,00%	99	0	0,00%	116	17	17,17%
Insgesamt	1.722	1.611	-111	-6,45%	1.572	-39	-2,42%	1.566	-6	-0,38%	1.562	-4	-0,26%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.4 Bartholomä

Tabelle 39: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Bartholomä in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	81	91	10	12,35%	61	-30	-32,97%	46	-15	-24,59%	50	4	8,70%	45	-5	-10,00%
3 - 6 Jahre	78	91	13	16,67%	83	-8	-8,79%	61	-22	-26,51%	52	-9	-14,75%	60	8	15,38%
6 - 10 Jahre	107	127	20	18,69%	123	-4	-3,15%	94	-29	-23,58%	74	-20	-21,28%	71	-3	-4,05%
10 - 15 Jahre	112	138	26	23,21%	162	24	17,39%	161	-1	-0,62%	108	-53	-32,92%	97	-11	-10,19%
15 - 18 Jahre	71	63	-8	-11,27%	72	9	14,29%	104	32	44,44%	92	-12	-11,54%	50	-42	-45,65%
18 - 20 Jahre	53	51	-2	-3,77%	64	13	25,49%	62	-2	-3,13%	58	-4	-6,45%	50	-8	-13,79%
20 - 25 Jahre	138	121	-17	-12,32%	110	-11	-9,09%	143	33	30,00%	124	-19	-13,29%	117	-7	-5,65%
25 - 30 Jahre	164	139	-25	-15,24%	124	-15	-10,79%	100	-24	-19,35%	102	2	2,00%	84	-18	-17,65%
30 - 35 Jahre	147	185	38	25,85%	167	-18	-9,73%	116	-51	-30,54%	108	-8	-6,90%	89	-19	-17,59%
35 - 40 Jahre	157	167	10	6,37%	205	38	22,75%	171	-34	-16,59%	126	-45	-26,32%	108	-18	-14,29%
40 - 45 Jahre	130	153	23	17,69%	175	22	14,38%	204	29	16,57%	171	-33	-16,18%	133	-38	-22,22%
45 - 50 Jahre	101	131	30	29,70%	151	20	15,27%	172	21	13,91%	197	25	14,53%	181	-16	-8,12%
50 - 55 Jahre	113	94	-19	-16,81%	134	40	42,55%	152	18	13,43%	179	27	17,76%	207	28	15,64%
55 - 60 Jahre	106	121	15	14,15%	93	-28	-23,14%	137	44	47,31%	155	18	13,14%	157	2	1,29%
60 - 65 Jahre	96	116	20	20,83%	125	9	7,76%	101	-24	-19,20%	136	35	34,65%	166	30	22,06%
65 - 70 Jahre	87	86	-1	-1,15%	113	27	31,40%	118	5	4,42%	95	-23	-19,49%	135	40	42,11%
70 - 75 Jahre	47	73	26	55,32%	77	4	5,48%	111	34	44,16%	101	-10	-9,01%	84	-17	-16,83%
75 - 80 Jahre	49	38	-11	-22,45%	62	24	63,16%	66	4	6,45%	100	34	51,52%	86	-14	-14,00%
80 - 85 Jahre	35	27	-8	-22,86%	32	5	18,52%	51	19	59,38%	51	0	0,00%	72	21	41,18%
über 85 Jahre	10	24	14	140,00%	26	2	8,33%	27	1	3,85%	46	19	70,37%	39	-7	-15,22%
Insgesamt	1.882	2.036	154	8,18%	2.159	123	6,04%	2.197	38	1,76%	2.125	-72	-3,28%	2.031	-94	-4,42%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	502	561	59	11,75%	565	4	0,71%	528	-37	-6,55%	434	-94	-17,80%	373	-61	-14,06%
20 - 40 Jahre	606	612	6	0,99%	606	-6	-0,98%	530	-76	-12,54%	460	-70	-13,21%	398	-62	-13,48%
40 - 65 Jahre	546	615	69	12,64%	678	63	10,24%	766	88	12,98%	838	72	9,40%	844	6	0,72%
65 - 80 Jahre	183	197	14	7,65%	252	55	27,92%	295	43	17,06%	296	1	0,34%	305	9	3,04%
über 80 Jahre	45	51	6	13,33%	58	7	13,73%	78	20	34,48%	97	19	24,36%	111	14	14,43%
Insgesamt	1.882	2.036	154	8,18%	2.159	123	6,04%	2.197	38	1,76%	2.125	-72	-3,28%	2.031	-94	-4,42%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 40: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Bartholomä in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	89	88	-1	-1,12%	89	1	1,14%	87	-2	-2,25%	82	-5	-5,75%
5 - 10 Jahre	90	95	5	5,56%	93	-2	-2,11%	95	2	2,15%	93	-2	-2,11%
10 - 15 Jahre	88	94	6	6,82%	99	5	5,32%	96	-3	-3,03%	99	3	3,13%
15 - 20 Jahre	106	90	-16	-15,09%	93	3	3,33%	99	6	6,45%	97	-2	-2,02%
20 - 25 Jahre	121	94	-27	-22,31%	85	-9	-9,57%	87	2	2,35%	91	4	4,60%
25 - 30 Jahre	95	109	14	14,74%	93	-16	-14,68%	86	-7	-7,53%	88	2	2,33%
30 - 35 Jahre	95	103	8	8,42%	109	6	5,83%	100	-9	-8,26%	95	-5	-5,00%
35 - 40 Jahre	106	105	-1	-0,94%	110	5	4,76%	114	4	3,64%	108	-6	-5,26%
40 - 45 Jahre	127	114	-13	-10,24%	111	-3	-2,63%	116	5	4,50%	119	3	2,59%
45 - 50 Jahre	175	133	-42	-24,00%	120	-13	-9,77%	117	-3	-2,50%	122	5	4,27%
50 - 55 Jahre	199	174	-25	-12,56%	134	-40	-22,99%	123	-11	-8,21%	121	-2	-1,63%
55 - 60 Jahre	183	190	7	3,83%	168	-22	-11,58%	131	-37	-22,02%	122	-9	-6,87%
60 - 65 Jahre	150	174	24	16,00%	182	8	4,60%	162	-20	-10,99%	128	-34	-20,99%
65 - 70 Jahre	131	139	8	6,11%	162	23	16,55%	169	7	4,32%	152	-17	-10,06%
70 - 75 Jahre	88	119	31	35,23%	125	6	5,04%	147	22	17,60%	155	8	5,44%
75 - 80 Jahre	85	76	-9	-10,59%	104	28	36,84%	111	7	6,73%	130	19	17,12%
80 - 85 Jahre	71	67	-4	-5,63%	61	-6	-8,96%	83	22	36,07%	91	8	9,64%
85 - 90 Jahre	28	45	17	60,71%	41	-4	-8,89%	40	-1	-2,44%	55	15	37,50%
über 90 Jahre	16	14	-2	-12,50%	24	10	71,43%	24	0	0,00%	24	0	0,00%
Insgesamt	2.043	2.023	-20	-0,98%	2.003	-20	-0,99%	1.987	-16	-0,80%	1.972	-15	-0,75%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	373	367	-6	-1,61%	374	7	1,91%	377	3	0,80%	371	-6	-1,59%
20 - 40 Jahre	417	411	-6	-1,44%	397	-14	-3,41%	387	-10	-2,52%	382	-5	-1,29%
40 - 65 Jahre	834	785	-49	-5,88%	715	-70	-8,92%	649	-66	-9,23%	612	-37	-5,70%
65 - 80 Jahre	304	334	30	9,87%	391	57	17,07%	427	36	9,21%	437	10	2,34%
über 80 Jahre	115	126	11	9,57%	126	0	0,00%	147	21	16,67%	170	23	15,65%
Insgesamt	2.043	2.023	-20	-0,98%	2.003	-20	-0,99%	1.987	-16	-0,80%	1.972	-15	-0,75%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.5 Böbingen an der Rems

Tabelle 41: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Böbingen an der Rems in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	181	172	-9	-4,97%	165	-7	-4,07%	146	-19	-11,52%	114	-32	-21,92%	111	-3	-2,63%
3 - 6 Jahre	145	192	47	32,41%	169	-23	-11,98%	164	-5	-2,96%	119	-45	-27,44%	128	9	7,56%
6 - 10 Jahre	214	214	0	0,00%	238	24	11,21%	233	-5	-2,10%	223	-10	-4,29%	158	-65	-29,15%
10 - 15 Jahre	279	261	-18	-6,45%	291	30	11,49%	311	20	6,87%	291	-20	-6,43%	241	-50	-17,18%
15 - 18 Jahre	147	170	23	15,65%	163	-7	-4,12%	202	39	23,93%	184	-18	-8,91%	180	-4	-2,17%
18 - 20 Jahre	119	124	5	4,20%	108	-16	-12,90%	102	-6	-5,56%	131	29	28,43%	116	-15	-11,45%
20 - 25 Jahre	370	290	-80	-21,62%	288	-2	-0,69%	285	-3	-1,04%	259	-26	-9,12%	283	24	9,27%
25 - 30 Jahre	324	364	40	12,35%	285	-79	-21,70%	259	-26	-9,12%	249	-10	-3,86%	241	-8	-3,21%
30 - 35 Jahre	313	332	19	6,07%	430	98	29,52%	276	-154	-35,81%	261	-15	-5,43%	253	-8	-3,07%
35 - 40 Jahre	276	322	46	16,67%	369	47	14,60%	445	76	20,60%	295	-150	-33,71%	255	-40	-13,56%
40 - 45 Jahre	270	290	20	7,41%	315	25	8,62%	388	73	23,17%	433	45	11,60%	285	-148	-34,18%
45 - 50 Jahre	269	268	-1	-0,37%	289	21	7,84%	333	44	15,22%	379	46	13,81%	385	6	1,58%
50 - 55 Jahre	326	272	-54	-16,56%	272	0	0,00%	281	9	3,31%	316	35	12,46%	387	71	22,47%
55 - 60 Jahre	221	317	96	43,44%	265	-52	-16,40%	255	-10	-3,77%	273	18	7,06%	318	45	16,48%
60 - 65 Jahre	186	212	26	13,98%	301	89	41,98%	243	-58	-19,27%	253	10	4,12%	270	17	6,72%
65 - 70 Jahre	145	188	43	29,66%	209	21	11,17%	292	83	39,71%	221	-71	-24,32%	256	35	15,84%
70 - 75 Jahre	76	128	52	68,42%	165	37	28,91%	192	27	16,36%	267	75	39,06%	184	-83	-31,09%
75 - 80 Jahre	109	67	-42	-38,53%	114	47	70,15%	137	23	20,18%	163	26	18,98%	226	63	38,65%
80 - 85 Jahre	76	81	5	6,58%	59	-22	-27,16%	92	33	55,93%	96	4	4,35%	146	50	52,08%
über 85 Jahre	33	59	26	78,79%	75	16	27,12%	64	-11	-14,67%	87	23	35,94%	86	-1	-1,15%
Insgesamt	4.079	4.323	244	5,98%	4.570	247	5,71%	4.700	130	2,84%	4.614	-86	-1,83%	4.509	-105	-2,28%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.085	1.133	48	4,42%	1.134	1	0,09%	1.158	24	2,12%	1.062	-96	-8,29%	934	-128	-12,05%
20 - 40 Jahre	1.283	1.308	25	1,95%	1.372	64	4,89%	1.265	-107	-7,80%	1.064	-201	-15,89%	1.032	-32	-3,01%
40 - 65 Jahre	1.272	1.359	87	6,84%	1.442	83	6,11%	1.500	58	4,02%	1.654	154	10,27%	1.645	-9	-0,54%
65 - 80 Jahre	330	383	53	16,06%	488	105	27,42%	621	133	27,25%	651	30	4,83%	666	15	2,30%
über 80 Jahre	109	140	31	28,44%	134	-6	-4,29%	156	22	16,42%	183	27	17,31%	232	49	26,78%
Insgesamt	4.079	4.323	244	5,98%	4.570	247	5,71%	4.700	130	2,84%	4.614	-86	-1,83%	4.509	-105	-2,28%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 42: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Böbingen an der Rems in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	199	184	-15	-7,54%	180	-4	-2,17%	181	1	0,56%	178	-3	-1,66%
5 - 10 Jahre	189	199	10	5,29%	192	-7	-3,52%	192	0	0,00%	192	0	0,00%
10 - 15 Jahre	267	193	-74	-27,72%	205	12	6,22%	201	-4	-1,95%	201	0	0,00%
15 - 20 Jahre	294	256	-38	-12,93%	195	-61	-23,83%	207	12	6,15%	205	-2	-0,97%
20 - 25 Jahre	267	243	-24	-8,99%	220	-23	-9,47%	188	-32	-14,55%	195	7	3,72%
25 - 30 Jahre	232	233	1	0,43%	234	1	0,43%	220	-14	-5,98%	204	-16	-7,27%
30 - 35 Jahre	253	225	-28	-11,07%	240	15	6,67%	242	2	0,83%	230	-12	-4,96%
35 - 40 Jahre	264	248	-16	-6,06%	236	-12	-4,84%	250	14	5,93%	251	1	0,40%
40 - 45 Jahre	289	260	-29	-10,03%	253	-7	-2,69%	248	-5	-1,98%	257	9	3,63%
45 - 50 Jahre	402	290	-112	-27,86%	267	-23	-7,93%	262	-5	-1,87%	258	-4	-1,53%
50 - 55 Jahre	369	389	20	5,42%	291	-98	-25,19%	271	-20	-6,87%	269	-2	-0,74%
55 - 60 Jahre	316	355	39	12,34%	375	20	5,63%	288	-87	-23,20%	270	-18	-6,25%
60 - 65 Jahre	271	301	30	11,07%	340	39	12,96%	360	20	5,88%	281	-79	-21,94%
65 - 70 Jahre	234	253	19	8,12%	286	33	13,04%	325	39	13,64%	342	17	5,23%
70 - 75 Jahre	198	215	17	8,59%	233	18	8,37%	264	31	13,30%	301	37	14,02%
75 - 80 Jahre	238	173	-65	-27,31%	193	20	11,56%	211	18	9,33%	241	30	14,22%
80 - 85 Jahre	125	188	63	50,40%	139	-49	-26,06%	158	19	13,67%	174	16	10,13%
85 - 90 Jahre	55	78	23	41,82%	122	44	56,41%	93	-29	-23,77%	109	16	17,20%
über 90 Jahre	30	31	1	3,33%	44	13	41,94%	69	25	56,82%	64	-5	-7,25%
Insgesamt	4.492	4.314	-178	-3,96%	4.245	-69	-1,60%	4.230	-15	-0,35%	4.222	-8	-0,19%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	949	832	-117	-12,33%	772	-60	-7,21%	781	9	1,17%	776	-5	-0,64%
20 - 40 Jahre	1.016	949	-67	-6,59%	930	-19	-2,00%	900	-30	-3,23%	880	-20	-2,22%
40 - 65 Jahre	1.647	1.595	-52	-3,16%	1.526	-69	-4,33%	1.429	-97	-6,36%	1.335	-94	-6,58%
65 - 80 Jahre	670	641	-29	-4,33%	712	71	11,08%	800	88	12,36%	884	84	10,50%
über 80 Jahre	210	297	87	41,43%	305	8	2,69%	320	15	4,92%	347	27	8,44%
Insgesamt	4.492	4.314	-178	-3,96%	4.245	-69	-1,60%	4.230	-15	-0,35%	4.222	-8	-0,19%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.1 Aalen

Tabelle 33: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Aalen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	2.267	2.294	27	1,19%	2.231	-63	-2,75%	1.897	-334	-14,97%	1.691	-206	-10,86%	1.835	144	8,52%
3 - 6 Jahre	2.050	2.279	229	11,17%	2.232	-47	-2,06%	2.085	-147	-6,59%	1.732	-353	-16,93%	1.707	-25	-1,44%
6 - 10 Jahre	2.781	2.947	166	5,97%	3.011	64	2,17%	3.022	11	0,37%	2.565	-457	-15,12%	2.315	-250	-9,75%
10 - 15 Jahre	3.472	3.510	38	1,09%	3.738	228	6,50%	3.807	69	1,85%	3.746	-61	-1,60%	3.232	-514	-13,72%
15 - 18 Jahre	2.272	2.139	-133	-5,85%	2.094	-45	-2,10%	2.385	291	13,90%	2.324	-61	-2,56%	2.219	-105	-4,52%
18 - 20 Jahre	1.804	1.480	-324	-17,96%	1.516	36	2,43%	1.519	3	0,20%	1.561	42	2,76%	1.518	-43	-2,75%
20 - 25 Jahre	5.509	4.384	-1.125	-20,42%	3.904	-480	-10,95%	3.772	-132	-3,38%	3.864	92	2,44%	4.276	412	10,66%
25 - 30 Jahre	5.692	5.674	-18	-0,32%	4.438	-1.236	-21,78%	3.937	-501	-11,29%	3.736	-201	-5,11%	4.501	765	20,48%
30 - 35 Jahre	4.753	5.524	771	16,22%	5.446	-78	-1,41%	4.391	-1.055	-19,37%	3.883	-508	-11,57%	4.223	340	8,76%
35 - 40 Jahre	4.153	4.726	573	13,80%	5.362	636	13,46%	5.485	123	2,29%	4.194	-1.291	-23,54%	3.990	-204	-4,86%
40 - 45 Jahre	3.812	4.223	411	10,78%	4.703	480	11,37%	5.464	761	16,18%	5.458	-6	-0,11%	4.115	-1.343	-24,61%
45 - 50 Jahre	4.016	3.878	-138	-3,44%	4.227	349	9,00%	4.723	496	11,73%	5.481	758	16,05%	5.188	-293	-5,35%
50 - 55 Jahre	4.799	3.960	-839	-17,48%	3.809	-151	-3,81%	4.216	407	10,69%	4.677	461	10,93%	5.463	786	16,81%
55 - 60 Jahre	3.812	4.757	945	24,79%	3.828	-929	-19,53%	3.731	-97	-2,53%	4.106	375	10,05%	4.811	705	17,17%
60 - 65 Jahre	3.674	3.676	2	0,05%	4.440	764	20,78%	3.670	-770	-17,34%	3.538	-132	-3,60%	4.116	578	16,34%
65 - 70 Jahre	3.247	3.410	163	5,02%	3.381	-29	-0,85%	4.132	751	22,21%	3.409	-723	-17,50%	3.428	19	0,56%
70 - 75 Jahre	2.068	2.913	845	40,86%	3.036	123	4,22%	3.046	10	0,33%	3.771	725	23,80%	2.960	-811	-21,51%
75 - 80 Jahre	2.248	1.716	-532	-23,67%	2.437	721	42,02%	2.597	160	6,57%	2.658	61	2,35%	3.481	823	30,96%
80 - 85 Jahre	1.499	1.589	90	6,00%	1.275	-314	-19,76%	1.876	601	47,14%	2.034	158	8,42%	2.211	177	8,70%
über 85 Jahre	853	1.155	302	35,40%	1.265	110	9,52%	1.311	46	3,64%	1.685	374	28,53%	2.095	410	24,33%
Insgesamt	64.781	66.234	1.453	2,24%	66.373	139	0,21%	67.066	693	1,04%	66.113	-953	-1,42%	67.684	1.571	2,38%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	14.646	14.649	3	0,02%	14.822	173	1,18%	14.715	-107	-0,72%	13.619	-1.096	-7,45%	12.826	-793	-5,82%
20 - 40 Jahre	20.107	20.308	201	1,00%	19.150	-1158	-5,70%	17.585	-1.565	-8,17%	15.677	-1.908	-10,85%	16.990	1.313	8,38%
40 - 65 Jahre	20.113	20.494	381	1,89%	21.007	513	2,50%	21.804	797	3,79%	23.260	1.456	6,68%	23.693	433	1,86%
65 - 80 Jahre	7.563	8.039	476	6,29%	8.854	815	10,14%	9.775	921	10,40%	9.838	63	0,64%	9.869	31	0,32%
über 80 Jahre	2.352	2.744	392	16,67%	2.540	-204	-7,43%	3.187	647	25,47%	3.719	532	16,69%	4.306	587	15,78%
Insgesamt	64.781	66.234	1.453	2,24%	66.373	139	0,21%	67.066	693	1,04%	66.113	-953	-1,42%	67.684	1.571	2,38%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 44: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Bopfingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	461	517	56	12,15%	510	-7	-1,35%	500	-10	-1,96%	483	-17	-3,40%
5 - 10 Jahre	557	488	-69	-12,39%	545	57	11,68%	543	-2	-0,37%	531	-12	-2,21%
10 - 15 Jahre	716	575	-141	-19,69%	515	-60	-10,43%	571	56	10,87%	571	0	0,00%
15 - 20 Jahre	728	699	-29	-3,98%	581	-118	-16,88%	532	-49	-8,43%	582	50	9,40%
20 - 25 Jahre	639	622	-17	-2,66%	600	-22	-3,54%	537	-63	-10,50%	504	-33	-6,15%
25 - 30 Jahre	668	614	-54	-8,08%	618	4	0,65%	597	-21	-3,40%	562	-35	-5,86%
30 - 35 Jahre	636	664	28	4,40%	648	-16	-2,41%	648	0	0,00%	625	-23	-3,55%
35 - 40 Jahre	686	652	-34	-4,96%	683	31	4,75%	675	-8	-1,17%	671	-4	-0,59%
40 - 45 Jahre	743	700	-43	-5,79%	674	-26	-3,71%	704	30	4,45%	697	-7	-0,99%
45 - 50 Jahre	858	757	-101	-11,77%	717	-40	-5,28%	697	-20	-2,79%	723	26	3,73%
50 - 55 Jahre	980	859	-121	-12,35%	767	-92	-10,71%	731	-36	-4,69%	714	-17	-2,33%
55 - 60 Jahre	903	957	54	5,98%	853	-104	-10,87%	763	-90	-10,55%	733	-30	-3,93%
60 - 65 Jahre	796	865	69	8,67%	924	59	6,82%	834	-90	-9,74%	747	-87	-10,43%
65 - 70 Jahre	643	749	106	16,49%	820	71	9,48%	882	62	7,56%	801	-81	-9,18%
70 - 75 Jahre	490	589	99	20,20%	690	101	17,15%	760	70	10,14%	822	62	8,16%
75 - 80 Jahre	597	434	-163	-27,30%	528	94	21,66%	620	92	17,42%	688	68	10,97%
80 - 85 Jahre	362	478	116	32,04%	352	-126	-26,36%	440	88	25,00%	519	79	17,95%
85 - 90 Jahre	212	240	28	13,21%	328	88	36,67%	247	-81	-24,70%	317	70	28,34%
über 90 Jahre	90	119	29	32,22%	148	29	24,37%	210	62	41,89%	193	-17	-8,10%
Insgesamt	11.765	11.578	-187	-1,59%	11.501	-77	-0,67%	11.491	-10	-0,09%	11.483	-8	-0,07%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.462	2.279	-183	-7,43%	2.151	-128	-5,62%	2.146	-5	-0,23%	2.167	21	0,98%
20 - 40 Jahre	2.629	2.552	-77	-2,93%	2.549	-3	-0,12%	2.457	-92	-3,61%	2.362	-95	-3,87%
40 - 65 Jahre	4.280	4.138	-142	-3,32%	3.935	-203	-4,91%	3.729	-206	-5,24%	3.614	-115	-3,08%
65 - 80 Jahre	1.730	1.772	42	2,43%	2.038	266	15,01%	2.262	224	10,99%	2.311	49	2,17%
über 80 Jahre	664	837	173	26,05%	828	-9	-1,08%	897	69	8,33%	1.029	132	14,72%
Insgesamt	11.765	11.578	-187	-1,59%	11.501	-77	-0,67%	11.491	-10	-0,09%	11.483	-8	-0,07%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.7 Durlangen

Tabelle 45: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Durlangen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	110	118	8	7,27%	101	-17	-14,41%	87	-14	-13,86%	83	-4	-4,60%	65	-18	-21,69%
3 - 6 Jahre	93	117	24	25,81%	122	5	4,27%	94	-28	-22,95%	89	-5	-5,32%	78	-11	-12,36%
6 - 10 Jahre	139	164	25	17,99%	168	4	2,44%	146	-22	-13,10%	127	-19	-13,01%	114	-13	-10,24%
10 - 15 Jahre	174	190	16	9,20%	192	2	1,05%	221	29	15,10%	170	-51	-23,08%	155	-15	-8,82%
15 - 18 Jahre	115	113	-2	-1,74%	114	1	0,88%	119	5	4,39%	127	8	6,72%	104	-23	-18,11%
18 - 20 Jahre	83	66	-17	-20,48%	79	13	19,70%	69	-10	-12,66%	76	7	10,14%	55	-21	-27,63%
20 - 25 Jahre	237	202	-35	-14,77%	156	-46	-22,77%	179	23	14,74%	171	-8	-4,47%	180	9	5,26%
25 - 30 Jahre	212	224	12	5,66%	186	-38	-16,96%	153	-33	-17,74%	141	-12	-7,84%	166	25	17,73%
30 - 35 Jahre	207	241	34	16,43%	238	-3	-1,24%	173	-65	-27,31%	141	-32	-18,50%	140	-1	-0,71%
35 - 40 Jahre	203	213	10	4,93%	238	25	11,74%	225	-13	-5,46%	168	-57	-25,33%	164	-4	-2,38%
40 - 45 Jahre	192	211	19	9,90%	223	12	5,69%	248	25	11,21%	228	-20	-8,06%	165	-63	-27,63%
45 - 50 Jahre	167	186	19	11,38%	216	30	16,13%	221	5	2,31%	261	40	18,10%	229	-32	-12,26%
50 - 55 Jahre	203	164	-39	-19,21%	166	2	1,22%	216	50	30,12%	222	6	2,78%	247	25	11,26%
55 - 60 Jahre	164	198	34	20,73%	156	-42	-21,21%	162	6	3,85%	211	49	30,25%	235	24	11,37%
60 - 65 Jahre	95	170	75	78,95%	196	26	15,29%	147	-49	-25,00%	161	14	9,52%	219	58	36,02%
65 - 70 Jahre	99	96	-3	-3,03%	157	61	63,54%	190	33	21,02%	129	-61	-32,11%	175	46	35,66%
70 - 75 Jahre	48	89	41	85,42%	90	1	1,12%	144	54	60,00%	169	25	17,36%	102	-67	-39,64%
75 - 80 Jahre	55	42	-13	-23,64%	74	32	76,19%	73	-1	-1,35%	126	53	72,60%	151	25	19,84%
80 - 85 Jahre	47	36	-11	-23,40%	31	-5	-13,89%	61	30	96,77%	49	-12	-19,67%	102	53	108,16%
über 85 Jahre	20	33	13	65,00%	38	5	15,15%	32	-6	-15,79%	44	12	37,50%	52	8	18,18%
Insgesamt	2.663	2.873	210	7,89%	2.941	68	2,37%	2.960	19	0,65%	2.893	-67	-2,26%	2.898	5	0,17%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	714	768	54	7,56%	776	8	1,04%	736	-40	-5,15%	672	-64	-8,70%	571	-101	-15,03%
20 - 40 Jahre	859	880	21	2,44%	818	-62	-7,05%	730	-88	-10,76%	621	-109	-14,93%	650	29	4,67%
40 - 65 Jahre	821	929	108	13,15%	957	28	3,01%	994	37	3,87%	1.083	89	8,95%	1.095	12	1,11%
65 - 80 Jahre	202	227	25	12,38%	321	94	41,41%	407	86	26,79%	424	17	4,18%	428	4	0,94%
über 80 Jahre	67	69	2	2,99%	69	0	0,00%	93	24	34,78%	93	0	0,00%	154	61	65,59%
Insgesamt	2.663	2.873	210	7,89%	2.941	68	2,37%	2.960	19	0,65%	2.893	-67	-2,26%	2.898	5	0,17%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 46: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Durlangen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	118	122	4	3,39%	123	1	0,82%	121	-2	-1,63%	117	-4	-3,31%
5 - 10 Jahre	134	123	-11	-8,21%	128	5	4,07%	130	2	1,56%	129	-1	-0,77%
10 - 15 Jahre	166	138	-28	-16,87%	129	-9	-6,52%	134	5	3,88%	136	2	1,49%
15 - 20 Jahre	166	161	-5	-3,01%	138	-23	-14,29%	130	-8	-5,80%	136	6	4,62%
20 - 25 Jahre	184	148	-36	-19,57%	143	-5	-3,38%	133	-10	-6,99%	127	-6	-4,51%
25 - 30 Jahre	162	166	4	2,47%	151	-15	-9,04%	145	-6	-3,97%	139	-6	-4,14%
30 - 35 Jahre	140	161	21	15,00%	167	6	3,73%	158	-9	-5,39%	153	-5	-3,16%
35 - 40 Jahre	168	149	-19	-11,31%	166	17	11,41%	173	7	4,22%	166	-7	-4,05%
40 - 45 Jahre	174	170	-4	-2,30%	158	-12	-7,06%	171	13	8,23%	175	4	2,34%
45 - 50 Jahre	239	179	-60	-25,10%	175	-4	-2,23%	165	-10	-5,71%	178	13	7,88%
50 - 55 Jahre	254	236	-18	-7,09%	182	-54	-22,88%	179	-3	-1,65%	170	-9	-5,03%
55 - 60 Jahre	233	246	13	5,58%	230	-16	-6,50%	181	-49	-21,30%	178	-3	-1,66%
60 - 65 Jahre	213	222	9	4,23%	236	14	6,31%	223	-13	-5,51%	178	-45	-20,18%
65 - 70 Jahre	165	199	34	20,61%	209	10	5,03%	224	15	7,18%	213	-11	-4,91%
70 - 75 Jahre	120	151	31	25,83%	182	31	20,53%	192	10	5,49%	208	16	8,33%
75 - 80 Jahre	144	106	-38	-26,39%	135	29	27,36%	164	29	21,48%	174	10	6,10%
80 - 85 Jahre	93	114	21	22,58%	85	-29	-25,44%	110	25	29,41%	135	25	22,73%
85 - 90 Jahre	30	59	29	96,67%	74	15	25,42%	56	-18	-24,32%	75	19	33,93%
über 90 Jahre	10	16	6	60,00%	32	16	100,00%	45	13	40,63%	40	-5	-11,11%
Insgesamt	2.913	2.866	-47	-1,61%	2.843	-23	-0,80%	2.834	-9	-0,32%	2.827	-7	-0,25%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	584	544	-40	-6,85%	518	-26	-4,78%	515	-3	-0,58%	518	3	0,58%
20 - 40 Jahre	654	624	-30	-4,59%	627	3	0,48%	609	-18	-2,87%	585	-24	-3,94%
40 - 65 Jahre	1.113	1.053	-60	-5,39%	981	-72	-6,84%	919	-62	-6,32%	879	-40	-4,35%
65 - 80 Jahre	429	456	27	6,29%	526	70	15,35%	580	54	10,27%	595	15	2,59%
über 80 Jahre	133	189	56	42,11%	191	2	1,06%	211	20	10,47%	250	39	18,48%
Insgesamt	2.913	2.866	-47	-1,61%	2.843	-23	-0,80%	2.834	-9	-0,32%	2.827	-7	-0,25%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.8 Ellenberg

Tabelle 47: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ellenberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	70	67	-3	-4,29%	57	-10	-14,93%	45	-12	-21,05%	31	-14	-31,11%	62	31	100,00%
3 - 6 Jahre	80	80	0	0,00%	76	-4	-5,00%	62	-14	-18,42%	44	-18	-29,03%	48	4	9,09%
6 - 10 Jahre	94	105	11	11,70%	99	-6	-5,71%	89	-10	-10,10%	73	-16	-17,98%	50	-23	-31,51%
10 - 15 Jahre	116	113	-3	-2,59%	136	23	20,35%	110	-26	-19,12%	113	3	2,73%	74	-39	-34,51%
15 - 18 Jahre	60	81	21	35,00%	61	-20	-24,69%	80	19	31,15%	66	-14	-17,50%	62	-4	-6,06%
18 - 20 Jahre	35	38	3	8,57%	49	11	28,95%	53	4	8,16%	44	-9	-16,98%	44	0	0,00%
20 - 25 Jahre	139	98	-41	-29,50%	115	17	17,35%	101	-14	-12,17%	105	4	3,96%	117	12	11,43%
25 - 30 Jahre	161	128	-33	-20,50%	100	-28	-21,88%	115	15	15,00%	90	-25	-21,74%	96	6	6,67%
30 - 35 Jahre	153	175	22	14,38%	132	-43	-24,57%	90	-42	-31,82%	109	19	21,11%	89	-20	-18,35%
35 - 40 Jahre	115	145	30	26,09%	169	24	16,55%	135	-34	-20,12%	89	-46	-34,07%	128	39	43,82%
40 - 45 Jahre	70	130	60	85,71%	153	23	17,69%	163	10	6,54%	125	-38	-23,31%	86	-39	-31,20%
45 - 50 Jahre	68	78	10	14,71%	126	48	61,54%	157	31	24,60%	169	12	7,64%	136	-33	-19,53%
50 - 55 Jahre	94	64	-30	-31,91%	80	16	25,00%	138	58	72,50%	156	18	13,04%	148	-8	-5,13%
55 - 60 Jahre	83	95	12	14,46%	59	-36	-37,89%	86	27	45,76%	125	39	45,35%	156	31	24,80%
60 - 65 Jahre	92	79	-13	-14,13%	90	11	13,92%	61	-29	-32,22%	82	21	34,43%	123	41	50,00%
65 - 70 Jahre	55	84	29	52,73%	78	-6	-7,14%	86	8	10,26%	62	-24	-27,91%	85	23	37,10%
70 - 75 Jahre	42	46	4	9,52%	77	31	67,39%	70	-7	-9,09%	82	12	17,14%	46	-36	-43,90%
75 - 80 Jahre	31	40	9	29,03%	36	-4	-10,00%	73	37	102,78%	54	-19	-26,03%	71	17	31,48%
80 - 85 Jahre	22	19	-3	-13,64%	27	8	42,11%	23	-4	-14,81%	56	33	143,48%	48	-8	-14,29%
über 85 Jahre	11	16	5	45,45%	15	-1	-6,25%	19	4	26,67%	19	0	0,00%	39	20	105,26%
Insgesamt	1.591	1.681	90	5,66%	1.735	54	3,21%	1.756	21	1,21%	1.694	-62	-3,53%	1.708	14	0,83%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	455	484	29	6,37%	478	-6	-1,24%	439	-39	-8,16%	371	-68	-15,49%	340	-31	-8,36%
20 - 40 Jahre	568	546	-22	-3,87%	516	-30	-5,49%	441	-75	-14,53%	393	-48	-10,88%	430	37	9,41%
40 - 65 Jahre	407	446	39	9,58%	508	62	13,90%	605	97	19,09%	657	52	8,60%	649	-8	-1,22%
65 - 80 Jahre	128	170	42	32,81%	191	21	12,35%	229	38	19,90%	198	-31	-13,54%	202	4	2,02%
über 80 Jahre	33	35	2	6,06%	42	7	20,00%	42	0	0,00%	75	33	78,57%	87	12	16,00%
Insgesamt	1.591	1.681	90	5,66%	1.735	54	3,21%	1.756	21	1,21%	1.694	-62	-3,53%	1.708	14	0,83%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 48: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ellenberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	81	78	-3	-3,70%	77	-1	-1,28%	73	-4	-5,19%	70	-3	-4,11%
5 - 10 Jahre	57	83	26	45,61%	82	-1	-1,20%	82	0	0,00%	78	-4	-4,88%
10 - 15 Jahre	90	61	-29	-32,22%	83	22	36,07%	83	0	0,00%	84	1	1,20%
15 - 20 Jahre	113	87	-26	-23,01%	64	-23	-26,44%	83	19	29,69%	83	0	0,00%
20 - 25 Jahre	100	94	-6	-6,00%	77	-17	-18,09%	64	-13	-16,88%	76	12	18,75%
25 - 30 Jahre	93	92	-1	-1,08%	90	-2	-2,17%	80	-10	-11,11%	73	-7	-8,75%
30 - 35 Jahre	95	93	-2	-2,11%	94	1	1,08%	91	-3	-3,19%	84	-7	-7,69%
35 - 40 Jahre	115	99	-16	-13,91%	98	-1	-1,01%	99	1	1,02%	96	-3	-3,03%
40 - 45 Jahre	93	113	20	21,51%	102	-11	-9,73%	101	-1	-0,98%	101	0	0,00%
45 - 50 Jahre	128	97	-31	-24,22%	113	16	16,49%	103	-10	-8,85%	104	1	0,97%
50 - 55 Jahre	151	129	-22	-14,57%	100	-29	-22,48%	114	14	14,00%	105	-9	-7,89%
55 - 60 Jahre	149	145	-4	-2,68%	126	-19	-13,10%	100	-26	-20,63%	113	13	13,00%
60 - 65 Jahre	113	140	27	23,89%	138	-2	-1,43%	121	-17	-12,32%	96	-25	-20,66%
65 - 70 Jahre	78	104	26	33,33%	129	25	24,04%	129	0	0,00%	114	-15	-11,63%
70 - 75 Jahre	55	71	16	29,09%	96	25	35,21%	118	22	22,92%	118	0	0,00%
75 - 80 Jahre	73	50	-23	-31,51%	62	12	24,00%	83	21	33,87%	105	22	26,51%
80 - 85 Jahre	42	56	14	33,33%	40	-16	-28,57%	51	11	27,50%	67	16	31,37%
85 - 90 Jahre	35	27	-8	-22,86%	36	9	33,33%	26	-10	-27,78%	35	9	34,62%
über 90 Jahre	7	15	8	114,29%	14	-1	-6,67%	19	5	35,71%	16	-3	-15,79%
Insgesamt	1.668	1.634	-34	-2,04%	1.621	-13	-0,80%	1.620	-1	-0,06%	1.618	-2	-0,12%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	341	309	-32	-9,38%	306	-3	-0,97%	321	15	4,90%	315	-6	-1,87%
20 - 40 Jahre	403	378	-25	-6,20%	359	-19	-5,03%	334	-25	-6,96%	329	-5	-1,50%
40 - 65 Jahre	634	624	-10	-1,58%	579	-45	-7,21%	539	-40	-6,91%	519	-20	-3,71%
65 - 80 Jahre	206	225	19	9,22%	287	62	27,56%	330	43	14,98%	337	7	2,12%
über 80 Jahre	84	98	14	16,67%	90	-8	-8,16%	96	6	6,67%	118	22	22,92%
Insgesamt	1.668	1.634	-34	-2,04%	1.621	-13	-0,80%	1.620	-1	-0,06%	1.618	-2	-0,12%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.9 Ellwangen (Jagst)

Tabelle 49: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Ellwangen (Jagst) in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	861	879	18	2,09%	879	0	0,00%	723	-156	-17,75%	618	-105	-14,52%	708	90	14,56%
3 - 6 Jahre	808	897	89	11,01%	915	18	2,01%	817	-98	-10,71%	711	-106	-12,97%	610	-101	-14,21%
6 - 10 Jahre	999	1.239	240	24,02%	1.165	-74	-5,97%	1.231	66	5,67%	994	-237	-19,25%	911	-83	-8,35%
10 - 15 Jahre	1.362	1.458	96	7,05%	1.599	141	9,67%	1.545	-54	-3,38%	1.510	-35	-2,27%	1.216	-294	-19,47%
15 - 18 Jahre	866	867	1	0,12%	915	48	5,54%	1.002	87	9,51%	906	-96	-9,58%	935	29	3,20%
18 - 20 Jahre	692	631	-61	-8,82%	602	-29	-4,60%	676	74	12,29%	644	-32	-4,73%	700	56	8,70%
20 - 25 Jahre	1.998	1.629	-369	-18,47%	1.481	-148	-9,09%	1.502	21	1,42%	1.408	-94	-6,26%	1.636	228	16,19%
25 - 30 Jahre	2.078	2.008	-70	-3,37%	1.610	-398	-19,82%	1.430	-180	-11,18%	1.334	-96	-6,71%	1.627	293	21,96%
30 - 35 Jahre	1.665	2.064	399	23,96%	2.004	-60	-2,91%	1.629	-375	-18,71%	1.371	-258	-15,84%	1.448	77	5,62%
35 - 40 Jahre	1.382	1.802	420	30,39%	2.061	259	14,37%	2.026	-35	-1,70%	1.594	-432	-21,32%	1.392	-202	-12,67%
40 - 45 Jahre	1.227	1.518	291	23,72%	1.873	355	23,39%	2.102	229	12,23%	2.009	-93	-4,42%	1.475	-534	-26,58%
45 - 50 Jahre	1.176	1.271	95	8,08%	1.585	314	24,70%	1.900	315	19,87%	2.073	173	9,11%	1.781	-292	-14,09%
50 - 55 Jahre	1.491	1.209	-282	-18,91%	1.295	86	7,11%	1.603	308	23,78%	1.871	268	16,72%	1.905	34	1,82%
55 - 60 Jahre	1.255	1.504	249	19,84%	1.215	-289	-19,22%	1.288	73	6,01%	1.586	298	23,14%	1.941	355	22,38%
60 - 65 Jahre	1.148	1.255	107	9,32%	1.485	230	18,33%	1.161	-324	-21,82%	1.233	72	6,20%	1.569	336	27,25%
65 - 70 Jahre	1.135	1.136	1	0,09%	1.203	67	5,90%	1.380	177	14,71%	1.087	-293	-21,23%	1.249	162	14,90%
70 - 75 Jahre	750	1.060	310	41,33%	1.059	-1	-0,09%	1.103	44	4,15%	1.264	161	14,60%	916	-348	-27,53%
75 - 80 Jahre	802	659	-143	-17,83%	878	219	33,23%	935	57	6,49%	971	36	3,85%	1.096	125	12,87%
80 - 85 Jahre	542	615	73	13,47%	491	-124	-20,16%	694	203	41,34%	724	30	4,32%	815	91	12,57%
über 85 Jahre	357	452	95	26,61%	521	69	15,27%	513	-8	-1,54%	681	168	32,75%	713	32	4,70%
Insgesamt	22.594	24.153	1.559	6,90%	24.836	683	2,83%	25.260	424	1,71%	24.589	-671	-2,66%	24.643	54	0,22%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	5.588	5.971	383	6,85%	6.075	104	1,74%	5.994	-81	-1,33%	5.383	-611	-10,19%	5.080	-303	-5,63%
20 - 40 Jahre	7.123	7.503	380	5,33%	7.156	-347	-4,62%	6.587	-569	-7,95%	5.707	-880	-13,36%	6.103	396	6,94%
40 - 65 Jahre	6.297	6.757	460	7,31%	7.453	696	10,30%	8.054	601	8,06%	8.772	718	8,91%	8.671	-101	-1,15%
65 - 80 Jahre	2.687	2.855	168	6,25%	3.140	285	9,98%	3.418	278	8,85%	3.322	-96	-2,81%	3.261	-61	-1,84%
über 80 Jahre	899	1.067	168	18,69%	1.012	-55	-5,15%	1.207	195	19,27%	1.405	198	16,40%	1.528	123	8,75%
Insgesamt	22.594	24.153	1.559	6,90%	24.836	683	2,83%	25.260	424	1,71%	24.589	-671	-2,66%	24.643	54	0,22%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 50: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Ellwangen (Jagst) in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	973	1.083	110	11,31%	1.074	-9	-0,83%	1.034	-40	-3,72%	982	-52	-5,03%
5 - 10 Jahre	1.098	1.039	-59	-5,37%	1.140	101	9,72%	1.134	-6	-0,53%	1.095	-39	-3,44%
10 - 15 Jahre	1.285	1.153	-132	-10,27%	1.096	-57	-4,94%	1.193	97	8,85%	1.187	-6	-0,50%
15 - 20 Jahre	1.480	1.286	-194	-13,11%	1.169	-117	-9,10%	1.123	-46	-3,93%	1.209	86	7,66%
20 - 25 Jahre	1.339	1.295	-44	-3,29%	1.150	-145	-11,20%	1.077	-73	-6,35%	1.053	-24	-2,23%
25 - 30 Jahre	1.441	1.325	-116	-8,05%	1.289	-36	-2,72%	1.180	-109	-8,46%	1.134	-46	-3,90%
30 - 35 Jahre	1.348	1.456	108	8,01%	1.377	-79	-5,43%	1.340	-37	-2,69%	1.251	-89	-6,64%
35 - 40 Jahre	1.364	1.396	32	2,35%	1.477	81	5,80%	1.415	-62	-4,20%	1.378	-37	-2,61%
40 - 45 Jahre	1.485	1.422	-63	-4,24%	1.437	15	1,05%	1.505	68	4,73%	1.454	-51	-3,39%
45 - 50 Jahre	1.815	1.534	-281	-15,48%	1.463	-71	-4,63%	1.473	10	0,68%	1.535	62	4,21%
50 - 55 Jahre	1.925	1.829	-96	-4,99%	1.557	-272	-14,87%	1.491	-66	-4,24%	1.503	12	0,80%
55 - 60 Jahre	1.823	1.902	79	4,33%	1.814	-88	-4,63%	1.555	-259	-14,28%	1.494	-61	-3,92%
60 - 65 Jahre	1.553	1.757	204	13,14%	1.845	88	5,01%	1.767	-78	-4,23%	1.520	-247	-13,98%
65 - 70 Jahre	1.164	1.470	306	26,29%	1.670	200	13,61%	1.764	94	5,63%	1.696	-68	-3,85%
70 - 75 Jahre	990	1.078	88	8,89%	1.357	279	25,88%	1.548	191	14,08%	1.646	98	6,33%
75 - 80 Jahre	1.110	881	-229	-20,63%	972	91	10,33%	1.223	251	25,82%	1.405	182	14,88%
80 - 85 Jahre	778	897	119	15,30%	719	-178	-19,84%	813	94	13,07%	1.022	209	25,71%
85 - 90 Jahre	462	515	53	11,47%	620	105	20,39%	505	-115	-18,55%	593	88	17,43%
über 90 Jahre	227	263	36	15,86%	316	53	20,15%	407	91	28,80%	391	-16	-3,93%
Insgesamt	23.660	23.581	-79	-0,33%	23.542	-39	-0,17%	23.547	5	0,02%	23.548	1	0,00%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	4.836	4.561	-275	-5,69%	4.479	-82	-1,80%	4.484	5	0,11%	4.473	-11	-0,25%
20 - 40 Jahre	5.492	5.472	-20	-0,36%	5.293	-179	-3,27%	5.012	-281	-5,31%	4.816	-196	-3,91%
40 - 65 Jahre	8.601	8.444	-157	-1,83%	8.116	-328	-3,88%	7.791	-325	-4,00%	7.506	-285	-3,66%
65 - 80 Jahre	3.264	3.429	165	5,06%	3.999	570	16,62%	4.535	536	13,40%	4.747	212	4,67%
über 80 Jahre	1.467	1.675	208	14,18%	1.655	-20	-1,19%	1.725	70	4,23%	2.006	281	16,29%
Insgesamt	23.660	23.581	-79	-0,33%	23.542	-39	-0,17%	23.547	5	0,02%	23.548	1	0,00%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.10 Eschach

Tabelle 51: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Eschach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	59	70	11	18,64%	53	-17	-24,29%	54	1	1,89%	48	-6	-11,11%	44	-4	-8,33%
3 - 6 Jahre	62	93	31	50,00%	65	-28	-30,11%	64	-1	-1,54%	62	-2	-3,13%	39	-23	-37,10%
6 - 10 Jahre	67	84	17	25,37%	122	38	45,24%	78	-44	-36,07%	89	11	14,10%	86	-3	-3,37%
10 - 15 Jahre	102	95	-7	-6,86%	133	38	40,00%	149	16	12,03%	105	-44	-29,53%	97	-8	-7,62%
15 - 18 Jahre	49	61	12	24,49%	54	-7	-11,48%	87	33	61,11%	85	-2	-2,30%	66	-19	-22,35%
18 - 20 Jahre	36	36	0	0,00%	43	7	19,44%	45	2	4,65%	63	18	40,00%	33	-30	-47,62%
20 - 25 Jahre	111	95	-16	-14,41%	91	-4	-4,21%	95	4	4,40%	102	7	7,37%	108	6	5,88%
25 - 30 Jahre	129	131	2	1,55%	91	-40	-30,53%	90	-1	-1,10%	80	-10	-11,11%	104	24	30,00%
30 - 35 Jahre	106	153	47	44,34%	146	-7	-4,58%	112	-34	-23,29%	83	-29	-25,89%	77	-6	-7,23%
35 - 40 Jahre	112	126	14	12,50%	175	49	38,89%	169	-6	-3,43%	109	-60	-35,50%	89	-20	-18,35%
40 - 45 Jahre	79	111	32	40,51%	137	26	23,42%	178	41	29,93%	167	-11	-6,18%	98	-69	-41,32%
45 - 50 Jahre	76	80	4	5,26%	117	37	46,25%	140	23	19,66%	176	36	25,71%	151	-25	-14,20%
50 - 55 Jahre	93	76	-17	-18,28%	89	13	17,11%	116	27	30,34%	149	33	28,45%	183	34	22,82%
55 - 60 Jahre	98	93	-5	-5,10%	75	-18	-19,35%	87	12	16,00%	113	26	29,89%	154	41	36,28%
60 - 65 Jahre	89	97	8	8,99%	93	-4	-4,12%	75	-18	-19,35%	83	8	10,67%	120	37	44,58%
65 - 70 Jahre	67	84	17	25,37%	90	6	7,14%	87	-3	-3,33%	69	-18	-20,69%	80	11	15,94%
70 - 75 Jahre	39	61	22	56,41%	77	16	26,23%	79	2	2,60%	85	6	7,59%	70	-15	-17,65%
75 - 80 Jahre	53	34	-19	-35,85%	45	11	32,35%	66	21	46,67%	57	-9	-13,64%	76	19	33,33%
80 - 85 Jahre	16	41	25	156,25%	24	-17	-41,46%	34	10	41,67%	47	13	38,24%	51	4	8,51%
über 85 Jahre	19	20	1	5,26%	25	5	25,00%	26	1	4,00%	31	5	19,23%	37	6	19,35%
Insgesamt	1.462	1.641	179	12,24%	1.745	104	6,34%	1.831	86	4,93%	1.803	-28	-1,53%	1.763	-40	-2,22%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	375	439	64	17,07%	470	31	7,06%	477	7	1,49%	452	-25	-5,24%	365	-87	-19,25%
20 - 40 Jahre	458	505	47	10,26%	503	-2	-0,40%	466	-37	-7,36%	374	-92	-19,74%	378	4	1,07%
40 - 65 Jahre	435	457	22	5,06%	511	54	11,82%	596	85	16,63%	688	92	15,44%	706	18	2,62%
65 - 80 Jahre	159	179	20	12,58%	212	33	18,44%	232	20	9,43%	211	-21	-9,05%	226	15	7,11%
über 80 Jahre	35	61	26	74,29%	49	-12	-19,67%	60	11	22,45%	78	18	30,00%	88	10	12,82%
Insgesamt	1.462	1.641	179	12,24%	1.745	104	6,34%	1.831	86	4,93%	1.803	-28	-1,53%	1.763	-40	-2,22%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 52: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Eschach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	66	69	3	4,55%	71	2	2,90%	73	2	2,82%	70	-3	-4,11%
5 - 10 Jahre	96	68	-28	-29,17%	72	4	5,88%	75	3	4,17%	76	1	1,33%
10 - 15 Jahre	97	93	-4	-4,12%	70	-23	-24,73%	77	7	10,00%	80	3	3,90%
15 - 20 Jahre	108	93	-15	-13,89%	92	-1	-1,08%	71	-21	-22,83%	77	6	8,45%
20 - 25 Jahre	108	87	-21	-19,44%	80	-7	-8,05%	81	1	1,25%	69	-12	-14,81%
25 - 30 Jahre	92	88	-4	-4,35%	84	-4	-4,55%	81	-3	-3,57%	80	-1	-1,23%
30 - 35 Jahre	78	87	9	11,54%	90	3	3,45%	88	-2	-2,22%	86	-2	-2,27%
35 - 40 Jahre	84	81	-3	-3,57%	91	10	12,35%	97	6	6,59%	95	-2	-2,06%
40 - 45 Jahre	108	87	-21	-19,44%	86	-1	-1,15%	95	9	10,47%	98	3	3,16%
45 - 50 Jahre	154	107	-47	-30,52%	90	-17	-15,89%	91	1	1,11%	99	8	8,79%
50 - 55 Jahre	178	149	-29	-16,29%	108	-41	-27,52%	93	-15	-13,89%	95	2	2,15%
55 - 60 Jahre	144	167	23	15,97%	143	-24	-14,37%	108	-35	-24,48%	94	-14	-12,96%
60 - 65 Jahre	110	135	25	22,73%	157	22	16,30%	135	-22	-14,01%	103	-32	-23,70%
65 - 70 Jahre	81	101	20	24,69%	124	23	22,77%	146	22	17,74%	128	-18	-12,33%
70 - 75 Jahre	70	73	3	4,29%	92	19	26,03%	114	22	23,91%	134	20	17,54%
75 - 80 Jahre	76	61	-15	-19,74%	65	4	6,56%	81	16	24,62%	101	20	24,69%
80 - 85 Jahre	46	60	14	30,43%	48	-12	-20,00%	52	4	8,33%	65	13	25,00%
85 - 90 Jahre	27	28	1	3,70%	38	10	35,71%	33	-5	-13,16%	35	2	6,06%
über 90 Jahre	6	10	4	66,67%	14	4	40,00%	19	5	35,71%	20	1	5,26%
Insgesamt	1.729	1.644	-85	-4,92%	1.615	-29	-1,76%	1.610	-5	-0,31%	1.605	-5	-0,31%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	367	323	-44	-11,99%	305	-18	-5,57%	296	-9	-2,95%	303	7	2,36%
20 - 40 Jahre	362	343	-19	-5,25%	345	2	0,58%	347	2	0,58%	330	-17	-4,90%
40 - 65 Jahre	694	645	-49	-7,06%	584	-61	-9,46%	522	-62	-10,62%	489	-33	-6,32%
65 - 80 Jahre	227	235	8	3,52%	281	46	19,57%	341	60	21,35%	363	22	6,45%
über 80 Jahre	79	98	19	24,05%	100	2	2,04%	104	4	4,00%	120	16	15,38%
Insgesamt	1.729	1.644	-85	-4,92%	1.615	-29	-1,76%	1.610	-5	-0,31%	1.605	-5	-0,31%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.11 Essingen

Tabelle 53: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Essingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	228	224	-4	-1,75%	217	-7	-3,13%	169	-48	-22,12%	184	15	8,88%	160	-24	-13,04%
3 - 6 Jahre	214	248	34	15,89%	227	-21	-8,47%	216	-11	-4,85%	178	-38	-17,59%	176	-2	-1,12%
6 - 10 Jahre	300	352	52	17,33%	343	-9	-2,56%	271	-72	-20,99%	272	1	0,37%	247	-25	-9,19%
10 - 15 Jahre	380	372	-8	-2,11%	443	71	19,09%	403	-40	-9,03%	347	-56	-13,90%	322	-25	-7,20%
15 - 18 Jahre	218	228	10	4,59%	230	2	0,88%	252	22	9,57%	237	-15	-5,95%	221	-16	-6,75%
18 - 20 Jahre	155	167	12	7,74%	151	-16	-9,58%	167	16	10,60%	165	-2	-1,20%	150	-15	-9,09%
20 - 25 Jahre	472	390	-82	-17,37%	391	1	0,26%	362	-29	-7,42%	349	-13	-3,59%	334	-15	-4,30%
25 - 30 Jahre	498	478	-20	-4,02%	386	-92	-19,25%	401	15	3,89%	330	-71	-17,71%	374	44	13,33%
30 - 35 Jahre	485	569	84	17,32%	535	-34	-5,98%	424	-111	-20,75%	399	-25	-5,90%	340	-59	-14,79%
35 - 40 Jahre	417	511	94	22,54%	613	102	19,96%	510	-103	-16,80%	433	-77	-15,10%	411	-22	-5,08%
40 - 45 Jahre	392	433	41	10,46%	539	106	24,48%	586	47	8,72%	493	-93	-15,87%	437	-56	-11,36%
45 - 50 Jahre	351	397	46	13,11%	434	37	9,32%	525	91	20,97%	563	38	7,24%	472	-91	-16,16%
50 - 55 Jahre	366	351	-15	-4,10%	378	27	7,69%	413	35	9,26%	506	93	22,52%	525	19	3,75%
55 - 60 Jahre	294	371	77	26,19%	351	-20	-5,39%	360	9	2,56%	416	56	15,56%	513	97	23,32%
60 - 65 Jahre	237	286	49	20,68%	373	87	30,42%	342	-31	-8,31%	349	7	2,05%	429	80	22,92%
65 - 70 Jahre	215	229	14	6,51%	290	61	26,64%	335	45	15,52%	327	-8	-2,39%	376	49	14,98%
70 - 75 Jahre	108	210	102	94,44%	211	1	0,48%	257	46	21,80%	327	70	27,24%	271	-56	-17,13%
75 - 80 Jahre	143	86	-57	-39,86%	183	97	112,79%	192	9	4,92%	216	24	12,50%	291	75	34,72%
80 - 85 Jahre	75	96	21	28,00%	63	-33	-34,38%	156	93	147,62%	144	-12	-7,69%	184	40	27,78%
über 85 Jahre	42	40	-2	-4,76%	68	28	70,00%	78	10	14,71%	136	58	74,36%	143	7	5,15%
Insgesamt	5.590	6.038	448	8,01%	6.426	388	6,43%	6.419	-7	-0,11%	6.371	-48	-0,75%	6.376	5	0,08%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.495	1.591	96	6,42%	1.611	20	1,26%	1.478	-133	-8,26%	1.383	-95	-6,43%	1.276	-107	-7,74%
20 - 40 Jahre	1.872	1.948	76	4,06%	1.925	-23	-1,18%	1.697	-228	-11,84%	1.511	-186	-10,96%	1.459	-52	-3,44%
40 - 65 Jahre	1.640	1.838	198	12,07%	2.075	237	12,89%	2.226	151	7,28%	2.327	101	4,54%	2.376	49	2,11%
65 - 80 Jahre	466	525	59	12,66%	684	159	30,29%	784	100	14,62%	870	86	10,97%	938	68	7,82%
über 80 Jahre	117	136	19	16,24%	131	-5	-3,68%	234	103	78,63%	280	46	19,66%	327	47	16,79%
Insgesamt	5.590	6.038	448	8,01%	6.426	388	6,43%	6.419	-7	-0,11%	6.371	-48	-0,75%	6.376	5	0,08%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 54: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Essingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	289	301	12	4,15%	300	-1	-0,33%	292	-8	-2,67%	281	-11	-3,77%
5 - 10 Jahre	328	307	-21	-6,40%	319	12	3,91%	319	0	0,00%	311	-8	-2,51%
10 - 15 Jahre	328	335	7	2,13%	316	-19	-5,67%	329	13	4,11%	330	1	0,30%
15 - 20 Jahre	360	330	-30	-8,33%	333	3	0,91%	317	-16	-4,80%	329	12	3,79%
20 - 25 Jahre	353	331	-22	-6,23%	301	-30	-9,06%	306	5	1,66%	296	-10	-3,27%
25 - 30 Jahre	363	358	-5	-1,38%	341	-17	-4,75%	314	-27	-7,92%	317	3	0,96%
30 - 35 Jahre	351	383	32	9,12%	376	-7	-1,83%	362	-14	-3,72%	341	-21	-5,80%
35 - 40 Jahre	428	378	-50	-11,68%	399	21	5,56%	393	-6	-1,50%	381	-12	-3,05%
40 - 45 Jahre	447	438	-9	-2,01%	392	-46	-10,50%	409	17	4,34%	405	-4	-0,98%
45 - 50 Jahre	502	459	-43	-8,57%	445	-14	-3,05%	406	-39	-8,76%	421	15	3,69%
50 - 55 Jahre	548	507	-41	-7,48%	460	-47	-9,27%	448	-12	-2,61%	415	-33	-7,37%
55 - 60 Jahre	483	537	54	11,18%	500	-37	-6,89%	453	-47	-9,40%	443	-10	-2,21%
60 - 65 Jahre	425	464	39	9,18%	513	49	10,56%	480	-33	-6,43%	436	-44	-9,17%
65 - 70 Jahre	334	397	63	18,86%	435	38	9,57%	484	49	11,26%	455	-29	-5,99%
70 - 75 Jahre	301	305	4	1,33%	363	58	19,02%	398	35	9,64%	444	46	11,56%
75 - 80 Jahre	289	263	-26	-9,00%	269	6	2,28%	322	53	19,70%	357	35	10,87%
80 - 85 Jahre	177	228	51	28,81%	208	-20	-8,77%	218	10	4,81%	261	43	19,72%
85 - 90 Jahre	94	112	18	19,15%	146	34	30,36%	135	-11	-7,53%	148	13	9,63%
über 90 Jahre	49	46	-3	-6,12%	58	12	26,09%	77	19	32,76%	79	2	2,60%
Insgesamt	6.449	6.479	30	0,47%	6.474	-5	-0,08%	6.462	-12	-0,19%	6.450	-12	-0,19%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.305	1.273	-32	-2,45%	1.268	-5	-0,39%	1.257	-11	-0,87%	1.251	-6	-0,48%
20 - 40 Jahre	1.495	1.450	-45	-3,01%	1.417	-33	-2,28%	1.375	-42	-2,96%	1.335	-40	-2,91%
40 - 65 Jahre	2.405	2.405	0	0,00%	2.310	-95	-3,95%	2.196	-114	-4,94%	2.120	-76	-3,46%
65 - 80 Jahre	924	965	41	4,44%	1.067	102	10,57%	1.204	137	12,84%	1.256	52	4,32%
über 80 Jahre	320	386	66	20,63%	412	26	6,74%	430	18	4,37%	488	58	13,49%
Insgesamt	6.449	6.479	30	0,47%	6.474	-5	-0,08%	6.462	-12	-0,19%	6.450	-12	-0,19%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.12 Göggingen

Tabelle 55: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Göggingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	126	96	-30	-23,81%	88	-8	-8,33%	56	-32	-36,36%	65	9	16,07%	65	0	0,00%
3 - 6 Jahre	105	97	-8	-7,62%	109	12	12,37%	101	-8	-7,34%	58	-43	-42,57%	84	26	44,83%
6 - 10 Jahre	121	149	28	23,14%	145	-4	-2,68%	138	-7	-4,83%	101	-37	-26,81%	88	-13	-12,87%
10 - 15 Jahre	116	161	45	38,79%	212	51	31,68%	182	-30	-14,15%	173	-9	-4,95%	122	-51	-29,48%
15 - 18 Jahre	85	68	-17	-20,00%	107	39	57,35%	119	12	11,21%	102	-17	-14,29%	99	-3	-2,94%
18 - 20 Jahre	55	51	-4	-7,27%	68	17	33,33%	85	17	25,00%	70	-15	-17,65%	62	-8	-11,43%
20 - 25 Jahre	164	141	-23	-14,02%	120	-21	-14,89%	151	31	25,83%	156	5	3,31%	149	-7	-4,49%
25 - 30 Jahre	227	173	-54	-23,79%	148	-25	-14,45%	119	-29	-19,59%	132	13	10,92%	132	0	0,00%
30 - 35 Jahre	187	225	38	20,32%	194	-31	-13,78%	166	-28	-14,43%	133	-33	-19,88%	143	10	7,52%
35 - 40 Jahre	156	219	63	40,38%	267	48	21,92%	199	-68	-25,47%	158	-41	-20,60%	139	-19	-12,03%
40 - 45 Jahre	138	172	34	24,64%	229	57	33,14%	263	34	14,85%	200	-63	-23,95%	159	-41	-20,50%
45 - 50 Jahre	112	127	15	13,39%	168	41	32,28%	221	53	31,55%	265	44	19,91%	204	-61	-23,02%
50 - 55 Jahre	151	111	-40	-26,49%	129	18	16,22%	156	27	20,93%	215	59	37,82%	248	33	15,35%
55 - 60 Jahre	81	146	65	80,25%	106	-40	-27,40%	129	23	21,70%	153	24	18,60%	228	75	49,02%
60 - 65 Jahre	94	78	-16	-17,02%	146	68	87,18%	100	-46	-31,51%	127	27	27,00%	154	27	21,26%
65 - 70 Jahre	62	80	18	29,03%	72	-8	-10,00%	137	65	90,28%	90	-47	-34,31%	121	31	34,44%
70 - 75 Jahre	24	52	28	116,67%	69	17	32,69%	68	-1	-1,45%	111	43	63,24%	72	-39	-35,14%
75 - 80 Jahre	41	14	-27	-65,85%	48	34	242,86%	61	13	27,08%	61	0	0,00%	94	33	54,10%
80 - 85 Jahre	23	31	8	34,78%	11	-20	-64,52%	35	24	218,18%	46	11	31,43%	48	2	4,35%
über 85 Jahre	15	17	2	13,33%	24	7	41,18%	18	-6	-25,00%	22	4	22,22%	35	13	59,09%
Insgesamt	2.083	2.208	125	6,00%	2.460	252	11,41%	2.504	44	1,79%	2.438	-66	-2,64%	2.446	8	0,33%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	608	622	14	2,30%	729	107	17,20%	681	-48	-6,58%	569	-112	-16,45%	520	-49	-8,61%
20 - 40 Jahre	734	758	24	3,27%	729	-29	-3,83%	635	-94	-12,89%	579	-56	-8,82%	563	-16	-2,76%
40 - 65 Jahre	576	634	58	10,07%	778	144	22,71%	869	91	11,70%	960	91	10,47%	993	33	3,44%
65 - 80 Jahre	127	146	19	14,96%	189	43	29,45%	266	77	40,74%	262	-4	-1,50%	287	25	9,54%
über 80 Jahre	38	48	10	26,32%	35	-13	-27,08%	53	18	51,43%	68	15	28,30%	83	15	22,06%
Insgesamt	2.083	2.208	125	6,00%	2.460	252	11,41%	2.504	44	1,79%	2.438	-66	-2,64%	2.446	8	0,33%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 56: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Göggingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	115	110	-5	-4,35%	106	-4	-3,64%	104	-2	-1,89%	99	-5	-4,81%
5 - 10 Jahre	102	115	13	12,75%	114	-1	-0,87%	112	-2	-1,75%	110	-2	-1,79%
10 - 15 Jahre	131	104	-27	-20,61%	118	14	13,46%	117	-1	-0,85%	116	-1	-0,85%
15 - 20 Jahre	170	128	-42	-24,71%	105	-23	-17,97%	118	13	12,38%	118	0	0,00%
20 - 25 Jahre	136	137	1	0,74%	113	-24	-17,52%	100	-13	-11,50%	108	8	8,00%
25 - 30 Jahre	138	124	-14	-10,14%	127	3	2,42%	114	-13	-10,24%	108	-6	-5,26%
30 - 35 Jahre	141	134	-7	-4,96%	129	-5	-3,73%	131	2	1,55%	121	-10	-7,63%
35 - 40 Jahre	139	141	2	1,44%	139	-2	-1,42%	136	-3	-2,16%	137	1	0,74%
40 - 45 Jahre	163	141	-22	-13,50%	143	2	1,42%	143	0	0,00%	141	-2	-1,40%
45 - 50 Jahre	212	164	-48	-22,64%	145	-19	-11,59%	146	1	0,69%	147	1	0,68%
50 - 55 Jahre	260	207	-53	-20,38%	164	-43	-20,77%	149	-15	-9,15%	150	1	0,67%
55 - 60 Jahre	205	245	40	19,51%	200	-45	-18,37%	160	-40	-20,00%	147	-13	-8,13%
60 - 65 Jahre	146	193	47	32,19%	231	38	19,69%	191	-40	-17,32%	155	-36	-18,85%
65 - 70 Jahre	115	134	19	16,52%	179	45	33,58%	214	35	19,55%	179	-35	-16,36%
70 - 75 Jahre	76	105	29	38,16%	123	18	17,14%	163	40	32,52%	196	33	20,25%
75 - 80 Jahre	91	69	-22	-24,18%	91	22	31,88%	109	18	19,78%	144	35	32,11%
80 - 85 Jahre	47	71	24	51,06%	55	-16	-22,54%	74	19	34,55%	88	14	18,92%
85 - 90 Jahre	29	30	1	3,45%	47	17	56,67%	36	-11	-23,40%	52	16	44,44%
über 90 Jahre	5	14	9	180,00%	17	3	21,43%	26	9	52,94%	22	-4	-15,38%
Insgesamt	2.421	2.366	-55	-2,27%	2.346	-20	-0,85%	2.343	-3	-0,13%	2.338	-5	-0,21%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	518	457	-61	-11,78%	443	-14	-3,06%	451	8	1,81%	443	-8	-1,77%
20 - 40 Jahre	554	536	-18	-3,25%	508	-28	-5,22%	481	-27	-5,31%	474	-7	-1,46%
40 - 65 Jahre	986	950	-36	-3,65%	883	-67	-7,05%	789	-94	-10,65%	740	-49	-6,21%
65 - 80 Jahre	282	308	26	9,22%	393	85	27,60%	486	93	23,66%	519	33	6,79%
über 80 Jahre	81	115	34	41,98%	119	4	3,48%	136	17	14,29%	162	26	19,12%
Insgesamt	2.421	2.366	-55	-2,27%	2.346	-20	-0,85%	2.343	-3	-0,13%	2.338	-5	-0,21%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.13 Gschwend

Tabelle 57: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gschwend in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	166	188	22	13,25%	155	-33	-17,55%	141	-14	-9,03%	132	-9	-6,38%	112	-20	-15,15%
3 - 6 Jahre	155	203	48	30,97%	178	-25	-12,32%	160	-18	-10,11%	133	-27	-16,88%	124	-9	-6,77%
6 - 10 Jahre	212	241	29	13,68%	280	39	16,18%	221	-59	-21,07%	210	-11	-4,98%	185	-25	-11,90%
10 - 15 Jahre	249	288	39	15,66%	346	58	20,14%	336	-10	-2,89%	261	-75	-22,32%	263	2	0,77%
15 - 18 Jahre	152	163	11	7,24%	176	13	7,98%	218	42	23,86%	182	-36	-16,51%	192	10	5,49%
18 - 20 Jahre	116	93	-23	-19,83%	108	15	16,13%	119	11	10,19%	138	19	15,97%	106	-32	-23,19%
20 - 25 Jahre	364	264	-100	-27,47%	244	-20	-7,58%	248	4	1,64%	280	32	12,90%	269	-11	-3,93%
25 - 30 Jahre	361	413	52	14,40%	260	-153	-37,05%	258	-2	-0,77%	265	7	2,71%	254	-11	-4,15%
30 - 35 Jahre	399	405	6	1,50%	396	-9	-2,22%	281	-115	-29,04%	263	-18	-6,41%	253	-10	-3,80%
35 - 40 Jahre	314	436	122	38,85%	435	-1	-0,23%	404	-31	-7,13%	279	-125	-30,94%	260	-19	-6,81%
40 - 45 Jahre	265	332	67	25,28%	437	105	31,63%	438	1	0,23%	414	-24	-5,48%	278	-136	-32,85%
45 - 50 Jahre	221	260	39	17,65%	336	76	29,23%	429	93	27,68%	436	7	1,63%	381	-55	-12,61%
50 - 55 Jahre	338	229	-109	-32,25%	270	41	17,90%	331	61	22,59%	425	94	28,40%	458	33	7,76%
55 - 60 Jahre	264	327	63	23,86%	229	-98	-29,97%	268	39	17,03%	324	56	20,90%	436	112	34,57%
60 - 65 Jahre	255	264	9	3,53%	334	70	26,52%	228	-106	-31,74%	253	25	10,96%	339	86	33,99%
65 - 70 Jahre	239	242	3	1,26%	251	9	3,72%	314	63	25,10%	211	-103	-32,80%	261	50	23,70%
70 - 75 Jahre	142	221	79	55,63%	218	-3	-1,36%	232	14	6,42%	285	53	22,84%	188	-97	-34,04%
75 - 80 Jahre	146	117	-29	-19,86%	179	62	52,99%	181	2	1,12%	201	20	11,05%	249	48	23,88%
80 - 85 Jahre	107	96	-11	-10,28%	81	-15	-15,63%	130	49	60,49%	145	15	11,54%	171	26	17,93%
über 85 Jahre	55	66	11	20,00%	89	23	34,85%	74	-15	-16,85%	119	45	60,81%	158	39	32,77%
Insgesamt	4.520	4.848	328	7,26%	5.002	154	3,18%	5.011	9	0,18%	4.956	-55	-1,10%	4.937	-19	-0,38%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.050	1.176	126	12,00%	1.243	67	5,70%	1.195	-48	-3,86%	1.056	-139	-11,63%	982	-74	-7,01%
20 - 40 Jahre	1.438	1.518	80	5,56%	1.335	-183	-12,06%	1.191	-144	-10,79%	1.087	-104	-8,73%	1.036	-51	-4,69%
40 - 65 Jahre	1.343	1.412	69	5,14%	1.606	194	13,74%	1.694	88	5,48%	1.852	158	9,33%	1.892	40	2,16%
65 - 80 Jahre	527	580	53	10,06%	648	68	11,72%	727	79	12,19%	697	-30	-4,13%	698	1	0,14%
über 80 Jahre	162	162	0	0,00%	170	8	4,94%	204	34	20,00%	264	60	29,41%	329	65	24,62%
Insgesamt	4.520	4.848	328	7,26%	5.002	154	3,18%	5.011	9	0,18%	4.956	-55	-1,10%	4.937	-19	-0,38%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 58: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Gschwend in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	209	212	3	1,44%	216	4	1,89%	212	-4	-1,85%	204	-8	-3,77%
5 - 10 Jahre	228	225	-3	-1,32%	228	3	1,33%	230	2	0,88%	224	-6	-2,61%
10 - 15 Jahre	251	240	-11	-4,38%	236	-4	-1,67%	240	4	1,69%	243	3	1,25%
15 - 20 Jahre	276	254	-22	-7,97%	242	-12	-4,72%	239	-3	-1,24%	244	5	2,09%
20 - 25 Jahre	285	253	-32	-11,23%	232	-21	-8,30%	224	-8	-3,45%	221	-3	-1,34%
25 - 30 Jahre	257	287	30	11,67%	260	-27	-9,41%	241	-19	-7,31%	237	-4	-1,66%
30 - 35 Jahre	263	278	15	5,70%	294	16	5,76%	275	-19	-6,46%	259	-16	-5,82%
35 - 40 Jahre	274	281	7	2,55%	289	8	2,85%	299	10	3,46%	283	-16	-5,35%
40 - 45 Jahre	284	290	6	2,11%	292	2	0,69%	297	5	1,71%	306	9	3,03%
45 - 50 Jahre	390	297	-93	-23,85%	300	3	1,01%	301	1	0,33%	306	5	1,66%
50 - 55 Jahre	458	394	-64	-13,97%	305	-89	-22,59%	305	0	0,00%	308	3	0,98%
55 - 60 Jahre	408	448	40	9,80%	388	-60	-13,39%	307	-81	-20,88%	306	-1	-0,33%
60 - 65 Jahre	323	393	70	21,67%	432	39	9,92%	378	-54	-12,50%	302	-76	-20,11%
65 - 70 Jahre	251	306	55	21,91%	372	66	21,57%	409	37	9,95%	360	-49	-11,98%
70 - 75 Jahre	195	231	36	18,46%	282	51	22,08%	343	61	21,63%	381	38	11,08%
75 - 80 Jahre	253	174	-79	-31,23%	208	34	19,54%	255	47	22,60%	310	55	21,57%
80 - 85 Jahre	152	204	52	34,21%	141	-63	-30,88%	172	31	21,99%	213	41	23,84%
85 - 90 Jahre	103	102	-1	-0,97%	140	38	37,25%	100	-40	-28,57%	125	25	25,00%
über 90 Jahre	51	58	7	13,73%	65	7	12,07%	89	24	36,92%	80	-9	-10,11%
Insgesamt	4.911	4.927	16	0,33%	4.922	-5	-0,10%	4.916	-6	-0,12%	4.912	-4	-0,08%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	964	931	-33	-3,42%	922	-9	-0,97%	921	-1	-0,11%	915	-6	-0,65%
20 - 40 Jahre	1.079	1.099	20	1,85%	1.075	-24	-2,18%	1.039	-36	-3,35%	1.000	-39	-3,75%
40 - 65 Jahre	1.863	1.822	-41	-2,20%	1.717	-105	-5,76%	1.588	-129	-7,51%	1.528	-60	-3,78%
65 - 80 Jahre	699	711	12	1,72%	862	151	21,24%	1.007	145	16,82%	1.051	44	4,37%
über 80 Jahre	306	364	58	18,95%	346	-18	-4,95%	361	15	4,34%	418	57	15,79%
Insgesamt	4.911	4.927	16	0,33%	4.922	-5	-0,10%	4.916	-6	-0,12%	4.912	-4	-0,08%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.14 Heubach

Tabelle 59: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heubach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	371	343	-28	-7,55%	298	-45	-13,12%	282	-16	-5,37%	262	-20	-7,09%	266	4	1,53%
3 - 6 Jahre	331	385	54	16,31%	380	-5	-1,30%	314	-66	-17,37%	282	-32	-10,19%	281	-1	-0,35%
6 - 10 Jahre	513	508	-5	-0,97%	461	-47	-9,25%	440	-21	-4,56%	405	-35	-7,95%	360	-45	-11,11%
10 - 15 Jahre	571	702	131	22,94%	662	-40	-5,70%	591	-71	-10,73%	543	-48	-8,12%	516	-27	-4,97%
15 - 18 Jahre	328	378	50	15,24%	404	26	6,88%	400	-4	-0,99%	336	-64	-16,00%	347	11	3,27%
18 - 20 Jahre	277	240	-37	-13,36%	310	70	29,17%	262	-48	-15,48%	248	-14	-5,34%	246	-2	-0,81%
20 - 25 Jahre	749	644	-105	-14,02%	620	-24	-3,73%	667	47	7,58%	597	-70	-10,49%	529	-68	-11,39%
25 - 30 Jahre	856	764	-92	-10,75%	593	-171	-22,38%	575	-18	-3,04%	585	10	1,74%	521	-64	-10,94%
30 - 35 Jahre	797	883	86	10,79%	718	-165	-18,69%	582	-136	-18,94%	583	1	0,17%	557	-26	-4,46%
35 - 40 Jahre	650	847	197	30,31%	849	2	0,24%	737	-112	-13,19%	605	-132	-17,91%	539	-66	-10,91%
40 - 45 Jahre	617	686	69	11,18%	841	155	22,59%	823	-18	-2,14%	735	-88	-10,69%	598	-137	-18,64%
45 - 50 Jahre	613	632	19	3,10%	693	61	9,65%	830	137	19,77%	827	-3	-0,36%	766	-61	-7,38%
50 - 55 Jahre	679	606	-73	-10,75%	619	13	2,15%	691	72	11,63%	808	117	16,93%	784	-24	-2,97%
55 - 60 Jahre	554	702	148	26,71%	590	-112	-15,95%	618	28	4,75%	688	70	11,33%	766	78	11,34%
60 - 65 Jahre	427	547	120	28,10%	643	96	17,55%	565	-78	-12,13%	588	23	4,07%	633	45	7,65%
65 - 70 Jahre	356	398	42	11,80%	503	105	26,38%	606	103	20,48%	524	-82	-13,53%	529	5	0,95%
70 - 75 Jahre	213	346	133	62,44%	362	16	4,62%	461	99	27,35%	559	98	21,26%	447	-112	-20,04%
75 - 80 Jahre	291	187	-104	-35,74%	310	123	65,78%	306	-4	-1,29%	392	86	28,10%	504	112	28,57%
80 - 85 Jahre	216	214	-2	-0,93%	153	-61	-28,50%	239	86	56,21%	229	-10	-4,18%	310	81	35,37%
über 85 Jahre	105	161	56	53,33%	202	41	25,47%	169	-33	-16,34%	232	63	37,28%	266	34	14,66%
Insgesamt	9.514	10.173	659	6,93%	10.211	38	0,37%	10.158	-53	-0,52%	10.028	-130	-1,28%	9.765	-263	-2,62%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	2.391	2.556	165	6,90%	2.515	-41	-1,60%	2.289	-226	-8,99%	2.076	-213	-9,31%	2.016	-60	-2,89%
20 - 40 Jahre	3.052	3.138	86	2,82%	2.780	-358	-11,41%	2.561	-219	-7,88%	2.370	-191	-7,46%	2.146	-224	-9,45%
40 - 65 Jahre	2.890	3.173	283	9,79%	3.386	213	6,71%	3.527	141	4,16%	3.646	119	3,37%	3.547	-99	-2,72%
65 - 80 Jahre	860	931	71	8,26%	1.175	244	26,21%	1.373	198	16,85%	1.475	102	7,43%	1.480	5	0,34%
über 80 Jahre	321	375	54	16,82%	355	-20	-5,33%	408	53	14,93%	461	53	12,99%	576	115	24,95%
Insgesamt	9.514	10.173	659	6,93%	10.211	38	0,37%	10.158	-53	-0,52%	10.028	-130	-1,28%	9.765	-263	-2,62%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 60: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Heubach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	446	406	-40	-8,97%	406	0	0,00%	405	-1	-0,25%	395	-10	-2,47%
5 - 10 Jahre	454	456	2	0,44%	429	-27	-5,92%	433	4	0,93%	430	-3	-0,69%
10 - 15 Jahre	520	465	-55	-10,58%	468	3	0,65%	447	-21	-4,49%	451	4	0,89%
15 - 20 Jahre	563	515	-48	-8,53%	467	-48	-9,32%	472	5	1,07%	458	-14	-2,97%
20 - 25 Jahre	496	498	2	0,40%	467	-31	-6,22%	438	-29	-6,21%	440	2	0,46%
25 - 30 Jahre	519	501	-18	-3,47%	504	3	0,60%	481	-23	-4,56%	464	-17	-3,53%
30 - 35 Jahre	526	533	7	1,33%	528	-5	-0,94%	529	1	0,19%	507	-22	-4,16%
35 - 40 Jahre	580	542	-38	-6,55%	555	13	2,40%	555	0	0,00%	554	-1	-0,18%
40 - 45 Jahre	617	590	-27	-4,38%	556	-34	-5,76%	571	15	2,70%	571	0	0,00%
45 - 50 Jahre	766	633	-133	-17,36%	605	-28	-4,42%	578	-27	-4,46%	594	16	2,77%
50 - 55 Jahre	794	760	-34	-4,28%	640	-120	-15,79%	615	-25	-3,91%	592	-23	-3,74%
55 - 60 Jahre	750	774	24	3,20%	744	-30	-3,88%	632	-112	-15,05%	614	-18	-2,85%
60 - 65 Jahre	622	719	97	15,59%	747	28	3,89%	724	-23	-3,08%	617	-107	-14,78%
65 - 70 Jahre	509	585	76	14,93%	679	94	16,07%	710	31	4,57%	690	-20	-2,82%
70 - 75 Jahre	463	468	5	1,08%	541	73	15,60%	629	88	16,27%	663	34	5,41%
75 - 80 Jahre	476	411	-65	-13,66%	420	9	2,19%	488	68	16,19%	569	81	16,60%
80 - 85 Jahre	304	379	75	24,67%	328	-51	-13,46%	344	16	4,88%	404	60	17,44%
85 - 90 Jahre	167	196	29	17,37%	252	56	28,57%	219	-33	-13,10%	239	20	9,13%
über 90 Jahre	84	90	6	7,14%	110	20	22,22%	149	39	35,45%	147	-2	-1,34%
Insgesamt	9.656	9.521	-135	-1,40%	9.446	-75	-0,79%	9.419	-27	-0,29%	9.399	-20	-0,21%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.983	1.842	-141	-7,11%	1.770	-72	-3,91%	1.757	-13	-0,73%	1.734	-23	-1,31%
20 - 40 Jahre	2.121	2.074	-47	-2,22%	2.054	-20	-0,96%	2.003	-51	-2,48%	1.965	-38	-1,90%
40 - 65 Jahre	3.549	3.476	-73	-2,06%	3.292	-184	-5,29%	3.120	-172	-5,22%	2.988	-132	-4,23%
65 - 80 Jahre	1.448	1.464	16	1,10%	1.640	176	12,02%	1.827	187	11,40%	1.922	95	5,20%
über 80 Jahre	555	665	110	19,82%	690	25	3,76%	712	22	3,19%	790	78	10,96%
Insgesamt	9.656	9.521	-135	-1,40%	9.446	-75	-0,79%	9.419	-27	-0,29%	9.399	-20	-0,21%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.15 Heuchlingen

Tabelle 61: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Heuchlingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	84	54	-30	-35,71%	65	11	20,37%	64	-1	-1,54%	47	-17	-26,56%	49	2	4,26%
3 - 6 Jahre	84	77	-7	-8,33%	60	-17	-22,08%	62	2	3,33%	56	-6	-9,68%	54	-2	-3,57%
6 - 10 Jahre	79	128	49	62,03%	106	-22	-17,19%	85	-21	-19,81%	76	-9	-10,59%	60	-16	-21,05%
10 - 15 Jahre	106	109	3	2,83%	148	39	35,78%	118	-30	-20,27%	100	-18	-15,25%	89	-11	-11,00%
15 - 18 Jahre	63	55	-8	-12,70%	66	11	20,00%	91	25	37,88%	65	-26	-28,57%	59	-6	-9,23%
18 - 20 Jahre	58	48	-10	-17,24%	36	-12	-25,00%	55	19	52,78%	53	-2	-3,64%	45	-8	-15,09%
20 - 25 Jahre	159	112	-47	-29,56%	103	-9	-8,04%	99	-4	-3,88%	125	26	26,26%	92	-33	-26,40%
25 - 30 Jahre	166	169	3	1,81%	123	-46	-27,22%	106	-17	-13,82%	94	-12	-11,32%	110	16	17,02%
30 - 35 Jahre	127	160	33	25,98%	173	13	8,13%	112	-61	-35,26%	86	-26	-23,21%	95	9	10,47%
35 - 40 Jahre	106	127	21	19,81%	172	45	35,43%	168	-4	-2,33%	128	-40	-23,81%	99	-29	-22,66%
40 - 45 Jahre	87	94	7	8,05%	133	39	41,49%	172	39	29,32%	160	-12	-6,98%	112	-48	-30,00%
45 - 50 Jahre	80	85	5	6,25%	96	11	12,94%	134	38	39,58%	177	43	32,09%	174	-3	-1,69%
50 - 55 Jahre	134	78	-56	-41,79%	80	2	2,56%	97	17	21,25%	138	41	42,27%	174	36	26,09%
55 - 60 Jahre	108	137	29	26,85%	77	-60	-43,80%	82	5	6,49%	96	14	17,07%	145	49	51,04%
60 - 65 Jahre	94	107	13	13,83%	133	26	24,30%	77	-56	-42,11%	79	2	2,60%	104	25	31,65%
65 - 70 Jahre	51	89	38	74,51%	98	9	10,11%	127	29	29,59%	80	-47	-37,01%	89	9	11,25%
70 - 75 Jahre	36	48	12	33,33%	82	34	70,83%	89	7	8,54%	125	36	40,45%	74	-51	-40,80%
75 - 80 Jahre	32	27	-5	-15,63%	42	15	55,56%	73	31	73,81%	77	4	5,48%	94	17	22,08%
80 - 85 Jahre	27	22	-5	-18,52%	19	-3	-13,64%	31	12	63,16%	55	24	77,42%	71	16	29,09%
über 85 Jahre	17	16	-1	-5,88%	16	0	0,00%	17	1	6,25%	23	6	35,29%	38	15	65,22%
Insgesamt	1.698	1.742	44	2,59%	1.828	86	4,94%	1.859	31	1,70%	1.840	-19	-1,02%	1.827	-13	-0,71%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	474	471	-3	-0,63%	481	10	2,12%	475	-6	-1,25%	397	-78	-16,42%	356	-41	-10,33%
20 - 40 Jahre	558	568	10	1,79%	571	3	0,53%	485	-86	-15,06%	433	-52	-10,72%	396	-37	-8,55%
40 - 65 Jahre	503	501	-2	-0,40%	519	18	3,59%	562	43	8,29%	650	88	15,66%	709	59	9,08%
65 - 80 Jahre	119	164	45	37,82%	222	58	35,37%	289	67	30,18%	282	-7	-2,42%	257	-25	-8,87%
über 80 Jahre	44	38	-6	-13,64%	35	-3	-7,89%	48	13	37,14%	78	30	62,50%	109	31	39,74%
Insgesamt	1.698	1.742	44	2,59%	1.828	86	4,94%	1.859	31	1,70%	1.840	-19	-1,02%	1.827	-13	-0,71%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 62: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Heuchlingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	75	68	-7	-9,33%	66	-2	-2,94%	65	-1	-1,52%	66	1	1,54%
5 - 10 Jahre	64	74	10	15,63%	71	-3	-4,05%	72	1	1,41%	71	-1	-1,39%
10 - 15 Jahre	96	65	-31	-32,29%	76	11	16,92%	74	-2	-2,63%	74	0	0,00%
15 - 20 Jahre	97	92	-5	-5,15%	68	-24	-26,09%	77	9	13,24%	76	-1	-1,30%
20 - 25 Jahre	91	81	-10	-10,99%	81	0	0,00%	67	-14	-17,28%	73	6	8,96%
25 - 30 Jahre	108	81	-27	-25,00%	82	1	1,23%	83	1	1,22%	75	-8	-9,64%
30 - 35 Jahre	87	94	7	8,05%	85	-9	-9,57%	88	3	3,53%	86	-2	-2,27%
35 - 40 Jahre	91	84	-7	-7,69%	95	11	13,10%	90	-5	-5,26%	91	1	1,11%
40 - 45 Jahre	128	90	-38	-29,69%	88	-2	-2,22%	97	9	10,23%	94	-3	-3,09%
45 - 50 Jahre	152	126	-26	-17,11%	93	-33	-26,19%	93	0	0,00%	102	9	9,68%
50 - 55 Jahre	178	145	-33	-18,54%	123	-22	-15,17%	95	-28	-22,76%	95	0	0,00%
55 - 60 Jahre	134	167	33	24,63%	140	-27	-16,17%	122	-18	-12,86%	96	-26	-21,31%
60 - 65 Jahre	98	126	28	28,57%	158	32	25,40%	134	-24	-15,19%	117	-17	-12,69%
65 - 70 Jahre	78	92	14	17,95%	118	26	28,26%	147	29	24,58%	127	-20	-13,61%
70 - 75 Jahre	73	71	-2	-2,74%	85	14	19,72%	110	25	29,41%	136	26	23,64%
75 - 80 Jahre	108	64	-44	-40,74%	63	-1	-1,56%	76	13	20,63%	99	23	30,26%
80 - 85 Jahre	56	85	29	51,79%	52	-33	-38,82%	53	1	1,92%	64	11	20,75%
85 - 90 Jahre	36	36	0	0,00%	55	19	52,78%	35	-20	-36,36%	37	2	5,71%
über 90 Jahre	10	16	6	60,00%	20	4	25,00%	30	10	50,00%	25	-5	-16,67%
Insgesamt	1.760	1.657	-103	-5,85%	1.619	-38	-2,29%	1.608	-11	-0,68%	1.604	-4	-0,25%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	332	299	-33	-9,94%	281	-18	-6,02%	288	7	2,49%	287	-1	-0,35%
20 - 40 Jahre	377	340	-37	-9,81%	343	3	0,88%	328	-15	-4,37%	325	-3	-0,91%
40 - 65 Jahre	690	654	-36	-5,22%	602	-52	-7,95%	541	-61	-10,13%	504	-37	-6,84%
65 - 80 Jahre	259	227	-32	-12,36%	266	39	17,18%	333	67	25,19%	362	29	8,71%
über 80 Jahre	102	137	35	34,31%	127	-10	-7,30%	118	-9	-7,09%	126	8	6,78%
Insgesamt	1.760	1.657	-103	-5,85%	1.619	-38	-2,29%	1.608	-11	-0,68%	1.604	-4	-0,25%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.16 Hüttlingen

Tabelle 63: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hüttlingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	206	207	1	0,49%	178	-29	-14,01%	149	-29	-16,29%	186	37	24,83%	176	-10	-5,38%
3 - 6 Jahre	211	240	29	13,74%	215	-25	-10,42%	183	-32	-14,88%	190	7	3,83%	165	-25	-13,16%
6 - 10 Jahre	267	287	20	7,49%	303	16	5,57%	259	-44	-14,52%	241	-18	-6,95%	266	25	10,37%
10 - 15 Jahre	339	350	11	3,24%	383	33	9,43%	361	-22	-5,74%	349	-12	-3,32%	330	-19	-5,44%
15 - 18 Jahre	205	219	14	6,83%	227	8	3,65%	210	-17	-7,49%	211	1	0,48%	236	25	11,85%
18 - 20 Jahre	152	128	-24	-15,79%	136	8	6,25%	149	13	9,56%	141	-8	-5,37%	139	-2	-1,42%
20 - 25 Jahre	503	358	-145	-28,83%	349	-9	-2,51%	330	-19	-5,44%	320	-10	-3,03%	316	-4	-1,25%
25 - 30 Jahre	513	474	-39	-7,60%	341	-133	-28,06%	332	-9	-2,64%	321	-11	-3,31%	306	-15	-4,67%
30 - 35 Jahre	441	542	101	22,90%	450	-92	-16,97%	337	-113	-25,11%	325	-12	-3,56%	342	17	5,23%
35 - 40 Jahre	362	460	98	27,07%	552	92	20,00%	488	-64	-11,59%	390	-98	-20,08%	366	-24	-6,15%
40 - 45 Jahre	308	375	67	21,75%	468	93	24,80%	527	59	12,61%	490	-37	-7,02%	384	-106	-21,63%
45 - 50 Jahre	332	299	-33	-9,94%	367	68	22,74%	459	92	25,07%	511	52	11,33%	485	-26	-5,09%
50 - 55 Jahre	403	330	-73	-18,11%	302	-28	-8,48%	349	47	15,56%	446	97	27,79%	525	79	17,71%
55 - 60 Jahre	274	390	116	42,34%	320	-70	-17,95%	294	-26	-8,13%	349	55	18,71%	444	95	27,22%
60 - 65 Jahre	237	269	32	13,50%	374	105	39,03%	297	-77	-20,59%	289	-8	-2,69%	374	85	29,41%
65 - 70 Jahre	201	215	14	6,97%	257	42	19,53%	356	99	38,52%	291	-65	-18,26%	279	-12	-4,12%
70 - 75 Jahre	134	179	45	33,58%	195	16	8,94%	243	48	24,62%	342	99	40,74%	257	-85	-24,85%
75 - 80 Jahre	128	101	-27	-21,09%	154	53	52,48%	162	8	5,19%	231	69	42,59%	324	93	40,26%
80 - 85 Jahre	72	87	15	20,83%	69	-18	-20,69%	118	49	71,01%	123	5	4,24%	190	67	54,47%
über 85 Jahre	55	67	12	21,82%	73	6	8,96%	71	-2	-2,74%	118	47	66,20%	133	15	12,71%
Insgesamt	5.343	5.577	234	4,38%	5.713	136	2,44%	5.674	-39	-0,68%	5.864	190	3,35%	6.037	173	2,95%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.380	1.431	51	3,70%	1.442	11	0,77%	1.311	-131	-9,08%	1.318	7	0,53%	1.312	-6	-0,46%
20 - 40 Jahre	1.819	1.834	15	0,82%	1.692	-142	-7,74%	1.487	-205	-12,12%	1.356	-131	-8,81%	1.330	-26	-1,92%
40 - 65 Jahre	1.554	1.663	109	7,01%	1.831	168	10,10%	1.926	95	5,19%	2.085	159	8,26%	2.212	127	6,09%
65 - 80 Jahre	463	495	32	6,91%	606	111	22,42%	761	155	25,58%	864	103	13,53%	860	-4	-0,46%
über 80 Jahre	127	154	27	21,26%	142	-12	-7,79%	189	47	33,10%	241	52	27,51%	323	82	34,02%
Insgesamt	5.343	5.577	234	4,38%	5.713	136	2,44%	5.674	-39	-0,68%	5.864	190	3,35%	6.037	173	2,95%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 64: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Hüttlingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	290	293	3	1,03%	289	-4	-1,37%	279	-10	-3,46%	266	-13	-4,66%
5 - 10 Jahre	329	306	-23	-6,99%	306	0	0,00%	303	-3	-0,98%	293	-10	-3,30%
10 - 15 Jahre	325	338	13	4,00%	316	-22	-6,51%	318	2	0,63%	314	-4	-1,26%
15 - 20 Jahre	368	330	-38	-10,33%	337	7	2,12%	318	-19	-5,64%	321	3	0,94%
20 - 25 Jahre	332	346	14	4,22%	306	-40	-11,56%	308	2	0,65%	298	-10	-3,25%
25 - 30 Jahre	331	358	27	8,16%	351	-7	-1,96%	319	-32	-9,12%	317	-2	-0,63%
30 - 35 Jahre	360	370	10	2,78%	373	3	0,81%	360	-13	-3,49%	337	-23	-6,39%
35 - 40 Jahre	363	384	21	5,79%	389	5	1,30%	386	-3	-0,77%	374	-12	-3,11%
40 - 45 Jahre	402	383	-19	-4,73%	393	10	2,61%	396	3	0,76%	393	-3	-0,76%
45 - 50 Jahre	506	422	-84	-16,60%	397	-25	-5,92%	405	8	2,02%	409	4	0,99%
50 - 55 Jahre	528	512	-16	-3,03%	429	-83	-16,21%	404	-25	-5,83%	413	9	2,23%
55 - 60 Jahre	428	522	94	21,96%	502	-20	-3,83%	425	-77	-15,34%	403	-22	-5,18%
60 - 65 Jahre	352	418	66	18,75%	506	88	21,05%	488	-18	-3,56%	415	-73	-14,96%
65 - 70 Jahre	280	340	60	21,43%	400	60	17,65%	480	80	20,00%	464	-16	-3,33%
70 - 75 Jahre	277	261	-16	-5,78%	315	54	20,69%	373	58	18,41%	447	74	19,84%
75 - 80 Jahre	307	247	-60	-19,54%	236	-11	-4,45%	286	50	21,19%	340	54	18,88%
80 - 85 Jahre	177	245	68	38,42%	200	-45	-18,37%	195	-5	-2,50%	238	43	22,05%
85 - 90 Jahre	81	116	35	43,21%	164	48	41,38%	134	-30	-18,29%	137	3	2,24%
über 90 Jahre	47	48	1	2,13%	65	17	35,42%	95	30	46,15%	92	-3	-3,16%
Insgesamt	6.083	6.239	156	2,56%	6.274	35	0,56%	6.272	-2	-0,03%	6.271	-1	-0,02%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.312	1.267	-45	-3,43%	1.248	-19	-1,50%	1.218	-30	-2,40%	1.194	-24	-1,97%
20 - 40 Jahre	1.386	1.458	72	5,19%	1.419	-39	-2,67%	1.373	-46	-3,24%	1.326	-47	-3,42%
40 - 65 Jahre	2.216	2.257	41	1,85%	2.227	-30	-1,33%	2.118	-109	-4,89%	2.033	-85	-4,01%
65 - 80 Jahre	864	848	-16	-1,85%	951	103	12,15%	1.139	188	19,77%	1.251	112	9,83%
über 80 Jahre	305	409	104	34,10%	429	20	4,89%	424	-5	-1,17%	467	43	10,14%
Insgesamt	6.083	6.239	156	2,56%	6.274	35	0,56%	6.272	-2	-0,03%	6.271	-1	-0,02%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.17 Iggingen

Tabelle 65: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Iggingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	77	100	23	29,87%	102	2	2,00%	79	-23	-22,55%	70	-9	-11,39%	76	6	8,57%
3 - 6 Jahre	91	121	30	32,97%	117	-4	-3,31%	81	-36	-30,77%	67	-14	-17,28%	75	8	11,94%
6 - 10 Jahre	103	127	24	23,30%	152	25	19,69%	141	-11	-7,24%	101	-40	-28,37%	88	-13	-12,87%
10 - 15 Jahre	119	142	23	19,33%	171	29	20,42%	182	11	6,43%	181	-1	-0,55%	125	-56	-30,94%
15 - 18 Jahre	53	83	30	56,60%	93	10	12,05%	92	-1	-1,08%	95	3	3,26%	84	-11	-11,58%
18 - 20 Jahre	51	52	1	1,96%	54	2	3,85%	70	16	29,63%	70	0	0,00%	65	-5	-7,14%
20 - 25 Jahre	179	103	-76	-42,46%	136	33	32,04%	152	16	11,76%	140	-12	-7,89%	144	4	2,86%
25 - 30 Jahre	168	213	45	26,79%	137	-76	-35,68%	129	-8	-5,84%	154	25	19,38%	151	-3	-1,95%
30 - 35 Jahre	165	228	63	38,18%	256	28	12,28%	147	-109	-42,58%	145	-2	-1,36%	168	23	15,86%
35 - 40 Jahre	131	202	71	54,20%	247	45	22,28%	255	8	3,24%	146	-109	-42,75%	158	12	8,22%
40 - 45 Jahre	133	148	15	11,28%	195	47	31,76%	239	44	22,56%	246	7	2,93%	151	-95	-38,62%
45 - 50 Jahre	123	133	10	8,13%	148	15	11,28%	198	50	33,78%	234	36	18,18%	218	-16	-6,84%
50 - 55 Jahre	145	133	-12	-8,28%	135	2	1,50%	147	12	8,89%	189	42	28,57%	222	33	17,46%
55 - 60 Jahre	123	139	16	13,01%	136	-3	-2,16%	140	4	2,94%	151	11	7,86%	205	54	35,76%
60 - 65 Jahre	86	115	29	33,72%	141	26	22,61%	139	-2	-1,42%	132	-7	-5,04%	155	23	17,42%
65 - 70 Jahre	108	79	-29	-26,85%	111	32	40,51%	142	31	27,93%	126	-16	-11,27%	128	2	1,59%
70 - 75 Jahre	54	102	48	88,89%	69	-33	-32,35%	102	33	47,83%	134	32	31,37%	105	-29	-21,64%
75 - 80 Jahre	36	44	8	22,22%	81	37	84,09%	57	-24	-29,63%	88	31	54,39%	131	43	48,86%
80 - 85 Jahre	46	29	-17	-36,96%	30	1	3,45%	60	30	100,00%	42	-18	-30,00%	68	26	61,90%
über 85 Jahre	24	32	8	33,33%	20	-12	-37,50%	28	8	40,00%	49	21	75,00%	43	-6	-12,24%
Insgesamt	2.015	2.325	310	15,38%	2.531	206	8,86%	2.580	49	1,94%	2.560	-20	-0,78%	2.560	0	0,00%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	494	625	131	26,52%	689	64	10,24%	645	-44	-6,39%	584	-61	-9,46%	513	-71	-12,16%
20 - 40 Jahre	643	746	103	16,02%	776	30	4,02%	683	-93	-11,98%	585	-98	-14,35%	621	36	6,15%
40 - 65 Jahre	610	668	58	9,51%	755	87	13,02%	863	108	14,30%	952	89	10,31%	951	-1	-0,11%
65 - 80 Jahre	198	225	27	13,64%	261	36	16,00%	301	40	15,33%	348	47	15,61%	364	16	4,60%
über 80 Jahre	70	61	-9	-12,86%	50	-11	-18,03%	88	38	76,00%	91	3	3,41%	111	20	21,98%
Insgesamt	2.015	2.325	310	15,38%	2.531	206	8,86%	2.580	49	1,94%	2.560	-20	-0,78%	2.560	0	0,00%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 66: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Iggingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	125	127	2	1,60%	119	-8	-6,30%	113	-6	-5,04%	108	-5	-4,42%
5 - 10 Jahre	121	126	5	4,13%	130	4	3,17%	125	-5	-3,85%	120	-5	-4,00%
10 - 15 Jahre	123	124	1	0,81%	129	5	4,03%	134	5	3,88%	129	-5	-3,73%
15 - 20 Jahre	165	122	-43	-26,06%	123	1	0,82%	128	5	4,07%	133	5	3,91%
20 - 25 Jahre	130	141	11	8,46%	116	-25	-17,73%	113	-3	-2,59%	119	6	5,31%
25 - 30 Jahre	160	131	-29	-18,13%	136	5	3,82%	122	-14	-10,29%	119	-3	-2,46%
30 - 35 Jahre	158	155	-3	-1,90%	140	-15	-9,68%	142	2	1,43%	132	-10	-7,04%
35 - 40 Jahre	161	160	-1	-0,62%	159	-1	-0,63%	149	-10	-6,29%	149	0	0,00%
40 - 45 Jahre	155	161	6	3,87%	160	-1	-0,62%	163	3	1,88%	154	-9	-5,52%
45 - 50 Jahre	235	160	-75	-31,91%	164	4	2,50%	163	-1	-0,61%	166	3	1,84%
50 - 55 Jahre	221	230	9	4,07%	163	-67	-29,13%	166	3	1,84%	167	1	0,60%
55 - 60 Jahre	178	213	35	19,66%	222	9	4,23%	163	-59	-26,58%	164	1	0,61%
60 - 65 Jahre	151	171	20	13,25%	203	32	18,71%	210	7	3,45%	158	-52	-24,76%
65 - 70 Jahre	121	141	20	16,53%	162	21	14,89%	192	30	18,52%	197	5	2,60%
70 - 75 Jahre	114	111	-3	-2,63%	128	17	15,32%	148	20	15,63%	176	28	18,92%
75 - 80 Jahre	118	99	-19	-16,10%	98	-1	-1,01%	113	15	15,31%	132	19	16,81%
80 - 85 Jahre	70	93	23	32,86%	79	-14	-15,05%	81	2	2,53%	93	12	14,81%
85 - 90 Jahre	24	44	20	83,33%	59	15	34,09%	51	-8	-13,56%	55	4	7,84%
über 90 Jahre	12	14	2	16,67%	23	9	64,29%	31	8	34,78%	30	-1	-3,23%
Insgesamt	2.542	2.523	-19	-0,75%	2.513	-10	-0,40%	2.507	-6	-0,24%	2.501	-6	-0,24%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	534	499	-35	-6,55%	501	2	0,40%	500	-1	-0,20%	490	-10	-2,00%
20 - 40 Jahre	609	587	-22	-3,61%	551	-36	-6,13%	526	-25	-4,54%	519	-7	-1,33%
40 - 65 Jahre	940	935	-5	-0,53%	912	-23	-2,46%	865	-47	-5,15%	809	-56	-6,47%
65 - 80 Jahre	353	351	-2	-0,57%	388	37	10,54%	453	65	16,75%	505	52	11,48%
über 80 Jahre	106	151	45	42,45%	161	10	6,62%	163	2	1,24%	178	15	9,20%
Insgesamt	2.542	2.523	-19	-0,75%	2.513	-10	-0,40%	2.507	-6	-0,24%	2.501	-6	-0,24%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.18 Jagstzell

Tabelle 67: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Jagstzell in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	123	84	-39	-31,71%	83	-1	-1,19%	76	-7	-8,43%	81	5	6,58%	57	-24	-29,63%
3 - 6 Jahre	103	104	1	0,97%	90	-14	-13,46%	82	-8	-8,89%	82	0	0,00%	63	-19	-23,17%
6 - 10 Jahre	142	166	24	16,90%	132	-34	-20,48%	121	-11	-8,33%	102	-19	-15,70%	110	8	7,84%
10 - 15 Jahre	164	172	8	4,88%	196	24	13,95%	176	-20	-10,20%	139	-37	-21,02%	136	-3	-2,16%
15 - 18 Jahre	115	104	-11	-9,57%	92	-12	-11,54%	125	33	35,87%	101	-24	-19,20%	86	-15	-14,85%
18 - 20 Jahre	57	66	9	15,79%	68	2	3,03%	70	2	2,94%	74	4	5,71%	53	-21	-28,38%
20 - 25 Jahre	219	152	-67	-30,59%	163	11	7,24%	159	-4	-2,45%	173	14	8,81%	117	-56	-32,37%
25 - 30 Jahre	222	198	-24	-10,81%	149	-49	-24,75%	148	-1	-0,67%	127	-21	-14,19%	162	35	27,56%
30 - 35 Jahre	215	213	-2	-0,93%	208	-5	-2,35%	149	-59	-28,37%	127	-22	-14,77%	129	2	1,57%
35 - 40 Jahre	167	205	38	22,75%	210	5	2,44%	200	-10	-4,76%	142	-58	-29,00%	126	-16	-11,27%
40 - 45 Jahre	129	166	37	28,68%	192	26	15,66%	211	19	9,90%	208	-3	-1,42%	139	-69	-33,17%
45 - 50 Jahre	86	126	40	46,51%	168	42	33,33%	191	23	13,69%	204	13	6,81%	196	-8	-3,92%
50 - 55 Jahre	139	89	-50	-35,97%	114	25	28,09%	161	47	41,23%	182	21	13,04%	179	-3	-1,65%
55 - 60 Jahre	129	135	6	4,65%	80	-55	-40,74%	105	25	31,25%	165	60	57,14%	174	9	5,45%
60 - 65 Jahre	105	126	21	20,00%	127	1	0,79%	80	-47	-37,01%	104	24	30,00%	158	54	51,92%
65 - 70 Jahre	115	104	-11	-9,57%	114	10	9,62%	122	8	7,02%	78	-44	-36,07%	114	36	46,15%
70 - 75 Jahre	45	101	56	124,44%	93	-8	-7,92%	96	3	3,23%	117	21	21,88%	69	-48	-41,03%
75 - 80 Jahre	68	41	-27	-39,71%	86	45	109,76%	82	-4	-4,65%	87	5	6,10%	98	11	12,64%
80 - 85 Jahre	30	48	18	60,00%	27	-21	-43,75%	59	32	118,52%	64	5	8,47%	72	8	12,50%
über 85 Jahre	19	26	7	36,84%	31	5	19,23%	26	-5	-16,13%	44	18	69,23%	56	12	27,27%
Insgesamt	2.392	2.426	34	1,42%	2.423	-3	-0,12%	2.439	16	0,66%	2.401	-38	-1,56%	2.294	-107	-4,46%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	704	696	-8	-1,14%	661	-35	-5,03%	650	-11	-1,66%	579	-71	-10,92%	505	-74	-12,78%
20 - 40 Jahre	823	768	-55	-6,68%	730	-38	-4,95%	656	-74	-10,14%	569	-87	-13,26%	534	-35	-6,15%
40 - 65 Jahre	588	642	54	9,18%	681	39	6,07%	748	67	9,84%	863	115	15,37%	846	-17	-1,97%
65 - 80 Jahre	228	246	18	7,89%	293	47	19,11%	300	7	2,39%	282	-18	-6,00%	281	-1	-0,35%
über 80 Jahre	49	74	25	51,02%	58	-16	-21,62%	85	27	46,55%	108	23	27,06%	128	20	18,52%
Insgesamt	2.392	2.426	34	1,42%	2.423	-3	-0,12%	2.439	16	0,66%	2.401	-38	-1,56%	2.294	-107	-4,46%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 68: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Jagstzell in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	100	93	-7	-7,00%	90	-3	-3,23%	91	1	1,11%	90	-1	-1,10%
5 - 10 Jahre	139	99	-40	-28,78%	98	-1	-1,01%	98	0	0,00%	99	1	1,02%
10 - 15 Jahre	130	133	3	2,31%	100	-33	-24,81%	102	2	2,00%	101	-1	-0,98%
15 - 20 Jahre	129	124	-5	-3,88%	128	4	3,23%	100	-28	-21,88%	104	4	4,00%
20 - 25 Jahre	138	106	-32	-23,19%	108	2	1,89%	111	3	2,78%	94	-17	-15,32%
25 - 30 Jahre	147	111	-36	-24,49%	105	-6	-5,41%	106	1	0,95%	107	1	0,94%
30 - 35 Jahre	115	127	12	10,43%	116	-11	-8,66%	115	-1	-0,86%	113	-2	-1,74%
35 - 40 Jahre	130	113	-17	-13,08%	126	13	11,50%	124	-2	-1,59%	122	-2	-1,61%
40 - 45 Jahre	143	128	-15	-10,49%	117	-11	-8,59%	130	13	11,11%	127	-3	-2,31%
45 - 50 Jahre	192	141	-51	-26,56%	131	-10	-7,09%	122	-9	-6,87%	135	13	10,66%
50 - 55 Jahre	189	185	-4	-2,12%	141	-44	-23,78%	135	-6	-4,26%	127	-8	-5,93%
55 - 60 Jahre	173	179	6	3,47%	178	-1	-0,56%	139	-39	-21,91%	133	-6	-4,32%
60 - 65 Jahre	151	162	11	7,28%	169	7	4,32%	171	2	1,18%	135	-36	-21,05%
65 - 70 Jahre	94	138	44	46,81%	152	14	10,14%	159	7	4,61%	161	2	1,26%
70 - 75 Jahre	72	85	13	18,06%	125	40	47,06%	137	12	9,60%	146	9	6,57%
75 - 80 Jahre	98	64	-34	-34,69%	75	11	17,19%	110	35	46,67%	122	12	10,91%
80 - 85 Jahre	76	76	0	0,00%	51	-25	-32,89%	63	12	23,53%	89	26	41,27%
85 - 90 Jahre	31	46	15	48,39%	48	2	4,35%	34	-14	-29,17%	43	9	26,47%
über 90 Jahre	19	15	-4	-21,05%	22	7	46,67%	26	4	18,18%	22	-4	-15,38%
Insgesamt	2.266	2.125	-141	-6,22%	2.080	-45	-2,12%	2.073	-7	-0,34%	2.070	-3	-0,14%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	498	449	-49	-9,84%	416	-33	-7,35%	391	-25	-6,01%	394	3	0,77%
20 - 40 Jahre	530	457	-73	-13,77%	455	-2	-0,44%	456	1	0,22%	436	-20	-4,39%
40 - 65 Jahre	848	795	-53	-6,25%	736	-59	-7,42%	697	-39	-5,30%	657	-40	-5,74%
65 - 80 Jahre	264	287	23	8,71%	352	65	22,65%	406	54	15,34%	429	23	5,67%
über 80 Jahre	126	137	11	8,73%	121	-16	-11,68%	123	2	1,65%	154	31	25,20%
Insgesamt	2.266	2.125	-141	-6,22%	2.080	-45	-2,12%	2.073	-7	-0,34%	2.070	-3	-0,14%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.19 Kirchheim am Ries

Tabelle 69: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Kirchheim am Ries in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	72	70	-2	-2,78%	75	5	7,14%	66	-9	-12,00%	49	-17	-25,76%	35	-14	-28,57%
3 - 6 Jahre	77	79	2	2,60%	83	4	5,06%	76	-7	-8,43%	53	-23	-30,26%	41	-12	-22,64%
6 - 10 Jahre	104	108	4	3,85%	127	19	17,59%	115	-12	-9,45%	100	-15	-13,04%	77	-23	-23,00%
10 - 15 Jahre	122	131	9	7,38%	142	11	8,40%	146	4	2,82%	136	-10	-6,85%	124	-12	-8,82%
15 - 18 Jahre	83	72	-11	-13,25%	79	7	9,72%	70	-9	-11,39%	91	21	30,00%	73	-18	-19,78%
18 - 20 Jahre	49	48	-1	-2,04%	65	17	35,42%	61	-4	-6,15%	47	-14	-22,95%	59	12	25,53%
20 - 25 Jahre	147	128	-19	-12,93%	108	-20	-15,63%	129	21	19,44%	100	-29	-22,48%	123	23	23,00%
25 - 30 Jahre	155	131	-24	-15,48%	139	8	6,11%	102	-37	-26,62%	96	-6	-5,88%	84	-12	-12,50%
30 - 35 Jahre	122	154	32	26,23%	155	1	0,65%	136	-19	-12,26%	92	-44	-32,35%	103	11	11,96%
35 - 40 Jahre	114	140	26	22,81%	169	29	20,71%	168	-1	-0,59%	132	-36	-21,43%	101	-31	-23,48%
40 - 45 Jahre	100	124	24	24,00%	144	20	16,13%	162	18	12,50%	165	3	1,85%	135	-30	-18,18%
45 - 50 Jahre	107	107	0	0,00%	118	11	10,28%	146	28	23,73%	165	19	13,01%	157	-8	-4,85%
50 - 55 Jahre	125	100	-25	-20,00%	115	15	15,00%	118	3	2,61%	133	15	12,71%	174	41	30,83%
55 - 60 Jahre	89	127	38	42,70%	94	-33	-25,98%	110	16	17,02%	111	1	0,91%	142	31	27,93%
60 - 65 Jahre	71	86	15	21,13%	126	40	46,51%	93	-33	-26,19%	106	13	13,98%	94	-12	-11,32%
65 - 70 Jahre	89	66	-23	-25,84%	79	13	19,70%	118	39	49,37%	86	-32	-27,12%	117	31	36,05%
70 - 75 Jahre	45	80	35	77,78%	61	-19	-23,75%	82	21	34,43%	97	15	18,29%	65	-32	-32,99%
75 - 80 Jahre	57	41	-16	-28,07%	68	27	65,85%	56	-12	-17,65%	62	6	10,71%	90	28	45,16%
80 - 85 Jahre	44	40	-4	-9,09%	39	-1	-2,50%	57	18	46,15%	34	-23	-40,35%	46	12	35,29%
über 85 Jahre	43	52	9	20,93%	48	-4	-7,69%	50	2	4,17%	60	10	20,00%	22	-38	-63,33%
Insgesamt	1.815	1.884	69	3,80%	2.034	150	7,96%	2.061	27	1,33%	1.915	-146	-7,08%	1.862	-53	-2,77%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	507	508	1	0,20%	571	63	12,40%	534	-37	-6,48%	476	-58	-10,86%	409	-67	-14,08%
20 - 40 Jahre	538	553	15	2,79%	571	18	3,25%	535	-36	-6,30%	420	-115	-21,50%	411	-9	-2,14%
40 - 65 Jahre	492	544	52	10,57%	597	53	9,74%	629	32	5,36%	680	51	8,11%	702	22	3,24%
65 - 80 Jahre	191	187	-4	-2,09%	208	21	11,23%	256	48	23,08%	245	-11	-4,30%	272	27	11,02%
über 80 Jahre	87	92	5	5,75%	87	-5	-5,43%	107	20	22,99%	94	-13	-12,15%	68	-26	-27,66%
Insgesamt	1.815	1.884	69	3,80%	2.034	150	7,96%	2.061	27	1,33%	1.915	-146	-7,08%	1.862	-53	-2,77%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 70: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Kirchheim am Ries in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	67	95	28	41,79%	99	4	4,21%	96	-3	-3,03%	89	-7	-7,29%
5 - 10 Jahre	100	80	-20	-20,00%	102	22	27,50%	104	2	1,96%	101	-3	-2,88%
10 - 15 Jahre	128	106	-22	-17,19%	86	-20	-18,87%	106	20	23,26%	108	2	1,89%
15 - 20 Jahre	132	129	-3	-2,27%	107	-22	-17,05%	89	-18	-16,82%	106	17	19,10%
20 - 25 Jahre	130	118	-12	-9,23%	112	-6	-5,08%	97	-15	-13,39%	86	-11	-11,34%
25 - 30 Jahre	99	124	25	25,25%	110	-14	-11,29%	104	-6	-5,45%	95	-9	-8,65%
30 - 35 Jahre	106	115	9	8,49%	124	9	7,83%	112	-12	-9,68%	105	-7	-6,25%
35 - 40 Jahre	121	120	-1	-0,83%	122	2	1,67%	127	5	4,10%	118	-9	-7,09%
40 - 45 Jahre	144	130	-14	-9,72%	127	-3	-2,31%	127	0	0,00%	131	4	3,15%
45 - 50 Jahre	165	153	-12	-7,27%	136	-17	-11,11%	132	-4	-2,94%	134	2	1,52%
50 - 55 Jahre	161	168	7	4,35%	154	-14	-8,33%	139	-15	-9,74%	133	-6	-4,32%
55 - 60 Jahre	139	161	22	15,83%	164	3	1,86%	149	-15	-9,15%	137	-12	-8,05%
60 - 65 Jahre	106	135	29	27,36%	155	20	14,81%	159	4	2,58%	144	-15	-9,43%
65 - 70 Jahre	103	102	-1	-0,97%	129	27	26,47%	146	17	13,18%	151	5	3,42%
70 - 75 Jahre	79	94	15	18,99%	94	0	0,00%	119	25	26,60%	135	16	13,45%
75 - 80 Jahre	81	70	-11	-13,58%	84	14	20,00%	83	-1	-1,19%	105	22	26,51%
80 - 85 Jahre	47	65	18	38,30%	55	-10	-15,38%	68	13	23,64%	68	0	0,00%
85 - 90 Jahre	18	31	13	72,22%	43	12	38,71%	36	-7	-16,28%	46	10	27,78%
über 90 Jahre	6	10	4	66,67%	17	7	70,00%	24	7	41,18%	22	-2	-8,33%
Insgesamt	1.932	2.006	74	3,83%	2.020	14	0,70%	2.017	-3	-0,15%	2.014	-3	-0,15%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	427	410	-17	-3,98%	394	-16	-3,90%	395	1	0,25%	404	9	2,28%
20 - 40 Jahre	456	477	21	4,61%	468	-9	-1,89%	440	-28	-5,98%	404	-36	-8,18%
40 - 65 Jahre	715	747	32	4,48%	736	-11	-1,47%	706	-30	-4,08%	679	-27	-3,82%
65 - 80 Jahre	263	266	3	1,14%	307	41	15,41%	348	41	13,36%	391	43	12,36%
über 80 Jahre	71	106	35	49,30%	115	9	8,49%	128	13	11,30%	136	8	6,25%
Insgesamt	1.932	2.006	74	3,83%	2.020	14	0,70%	2.017	-3	-0,15%	2.014	-3	-0,15%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.20 Lauchheim

Tabelle 71: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lauchheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	170	175	5	2,94%	169	-6	-3,43%	162	-7	-4,14%	122	-40	-24,69%	154	32	26,23%
3 - 6 Jahre	154	181	27	17,53%	171	-10	-5,52%	148	-23	-13,45%	160	12	8,11%	123	-37	-23,13%
6 - 10 Jahre	219	246	27	12,33%	251	5	2,03%	212	-39	-15,54%	198	-14	-6,60%	183	-15	-7,58%
10 - 15 Jahre	241	284	43	17,84%	320	36	12,68%	339	19	5,94%	267	-72	-21,24%	258	-9	-3,37%
15 - 18 Jahre	157	171	14	8,92%	172	1	0,58%	213	41	23,84%	188	-25	-11,74%	171	-17	-9,04%
18 - 20 Jahre	117	94	-23	-19,66%	106	12	12,77%	120	14	13,21%	126	6	5,00%	99	-27	-21,43%
20 - 25 Jahre	283	276	-7	-2,47%	256	-20	-7,25%	282	26	10,16%	300	18	6,38%	258	-42	-14,00%
25 - 30 Jahre	327	303	-24	-7,34%	301	-2	-0,66%	263	-38	-12,62%	285	22	8,37%	274	-11	-3,86%
30 - 35 Jahre	317	348	31	9,78%	374	26	7,47%	289	-85	-22,73%	285	-4	-1,38%	298	13	4,56%
35 - 40 Jahre	286	375	89	31,12%	396	21	5,60%	375	-21	-5,30%	302	-73	-19,47%	305	3	0,99%
40 - 45 Jahre	231	317	86	37,23%	385	68	21,45%	412	27	7,01%	373	-39	-9,47%	271	-102	-27,35%
45 - 50 Jahre	207	243	36	17,39%	327	84	34,57%	409	82	25,08%	386	-23	-5,62%	386	0	0,00%
50 - 55 Jahre	239	208	-31	-12,97%	253	45	21,63%	336	83	32,81%	374	38	11,31%	437	63	16,84%
55 - 60 Jahre	180	235	55	30,56%	209	-26	-11,06%	248	39	18,66%	331	83	33,47%	342	11	3,32%
60 - 65 Jahre	160	178	18	11,25%	221	43	24,16%	209	-12	-5,43%	247	38	18,18%	309	62	25,10%
65 - 70 Jahre	167	151	-16	-9,58%	176	25	16,56%	212	36	20,45%	200	-12	-5,66%	248	48	24,00%
70 - 75 Jahre	93	151	58	62,37%	139	-12	-7,95%	161	22	15,83%	204	43	26,71%	172	-32	-15,69%
75 - 80 Jahre	110	76	-34	-30,91%	120	44	57,89%	117	-3	-2,50%	143	26	22,22%	194	51	35,66%
80 - 85 Jahre	80	90	10	12,50%	57	-33	-36,67%	91	34	59,65%	90	-1	-1,10%	129	39	43,33%
über 85 Jahre	41	50	9	21,95%	66	16	32,00%	59	-7	-10,61%	65	6	10,17%	89	24	36,92%
Insgesamt	3.779	4.152	373	9,87%	4.469	317	7,63%	4.657	188	4,21%	4.646	-11	-0,24%	4.700	54	1,16%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.058	1.151	93	8,79%	1.189	38	3,30%	1.194	5	0,42%	1.061	-133	-11,14%	988	-73	-6,88%
20 - 40 Jahre	1.213	1.302	89	7,34%	1.327	25	1,92%	1.209	-118	-8,89%	1.172	-37	-3,06%	1.135	-37	-3,16%
40 - 65 Jahre	1.017	1.181	164	16,13%	1.395	214	18,12%	1.614	219	15,70%	1.711	97	6,01%	1.745	34	1,99%
65 - 80 Jahre	370	378	8	2,16%	435	57	15,08%	490	55	12,64%	547	57	11,63%	614	67	12,25%
über 80 Jahre	121	140	19	15,70%	123	-17	-12,14%	150	27	21,95%	155	5	3,33%	218	63	40,65%
Insgesamt	3.779	4.152	373	9,87%	4.469	317	7,63%	4.657	188	4,21%	4.646	-11	-0,24%	4.700	54	1,16%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 72: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lauchheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	205	228	23	11,22%	222	-6	-2,63%	211	-11	-4,95%	202	-9	-4,27%
5 - 10 Jahre	236	220	-16	-6,78%	239	19	8,64%	235	-4	-1,67%	223	-12	-5,11%
10 - 15 Jahre	270	248	-22	-8,15%	230	-18	-7,26%	249	19	8,26%	245	-4	-1,61%
15 - 20 Jahre	276	271	-5	-1,81%	249	-22	-8,12%	234	-15	-6,02%	252	18	7,69%
20 - 25 Jahre	276	252	-24	-8,70%	243	-9	-3,57%	225	-18	-7,41%	219	-6	-2,67%
25 - 30 Jahre	275	277	2	0,73%	256	-21	-7,58%	245	-11	-4,30%	233	-12	-4,90%
30 - 35 Jahre	316	290	-26	-8,23%	286	-4	-1,38%	269	-17	-5,94%	258	-11	-4,09%
35 - 40 Jahre	287	320	33	11,50%	296	-24	-7,50%	292	-4	-1,35%	279	-13	-4,45%
40 - 45 Jahre	320	298	-22	-6,88%	323	25	8,39%	303	-20	-6,19%	299	-4	-1,32%
45 - 50 Jahre	401	329	-72	-17,96%	306	-23	-6,99%	327	21	6,86%	310	-17	-5,20%
50 - 55 Jahre	411	403	-8	-1,95%	332	-71	-17,62%	311	-21	-6,33%	330	19	6,11%
55 - 60 Jahre	361	406	45	12,47%	396	-10	-2,46%	329	-67	-16,92%	311	-18	-5,47%
60 - 65 Jahre	312	350	38	12,18%	394	44	12,57%	384	-10	-2,54%	322	-62	-16,15%
65 - 70 Jahre	239	297	58	24,27%	333	36	12,12%	375	42	12,61%	367	-8	-2,13%
70 - 75 Jahre	181	219	38	20,99%	274	55	25,11%	310	36	13,14%	348	38	12,26%
75 - 80 Jahre	183	164	-19	-10,38%	196	32	19,51%	246	50	25,51%	282	36	14,63%
80 - 85 Jahre	116	150	34	29,31%	135	-15	-10,00%	164	29	21,48%	207	43	26,22%
85 - 90 Jahre	58	79	21	36,21%	108	29	36,71%	96	-12	-11,11%	118	22	22,92%
über 90 Jahre	28	38	10	35,71%	50	12	31,58%	72	22	44,00%	76	4	5,56%
Insgesamt	4.751	4.839	88	1,85%	4.868	29	0,60%	4.877	9	0,18%	4.881	4	0,08%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	987	967	-20	-2,03%	940	-27	-2,79%	929	-11	-1,17%	922	-7	-0,75%
20 - 40 Jahre	1.154	1.139	-15	-1,30%	1.081	-58	-5,09%	1.031	-50	-4,63%	989	-42	-4,07%
40 - 65 Jahre	1.805	1.786	-19	-1,05%	1.751	-35	-1,96%	1.654	-97	-5,54%	1.572	-82	-4,96%
65 - 80 Jahre	603	680	77	12,77%	803	123	18,09%	931	128	15,94%	997	66	7,09%
über 80 Jahre	202	267	65	32,18%	293	26	9,74%	332	39	13,31%	401	69	20,78%
Insgesamt	4.751	4.839	88	1,85%	4.868	29	0,60%	4.877	9	0,18%	4.881	4	0,08%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.21 Leinzell

Tabelle 73: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Leinzell in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	85	94	9	10,59%	80	-14	-14,89%	52	-28	-35,00%	44	-8	-15,38%	53	9	20,45%
3 - 6 Jahre	89	106	17	19,10%	77	-29	-27,36%	52	-25	-32,47%	43	-9	-17,31%	57	14	32,56%
6 - 10 Jahre	108	131	23	21,30%	113	-18	-13,74%	102	-11	-9,73%	68	-34	-33,33%	50	-18	-26,47%
10 - 15 Jahre	127	144	17	13,39%	153	9	6,25%	119	-34	-22,22%	120	1	0,84%	70	-50	-41,67%
15 - 18 Jahre	69	83	14	20,29%	81	-2	-2,41%	79	-2	-2,47%	67	-12	-15,19%	65	-2	-2,99%
18 - 20 Jahre	75	48	-27	-36,00%	55	7	14,58%	62	7	12,73%	47	-15	-24,19%	47	0	0,00%
20 - 25 Jahre	183	156	-27	-14,75%	119	-37	-23,72%	131	12	10,08%	124	-7	-5,34%	99	-25	-20,16%
25 - 30 Jahre	217	206	-11	-5,07%	130	-76	-36,89%	124	-6	-4,62%	104	-20	-16,13%	131	27	25,96%
30 - 35 Jahre	230	239	9	3,91%	177	-62	-25,94%	126	-51	-28,81%	113	-13	-10,32%	105	-8	-7,08%
35 - 40 Jahre	145	213	68	46,90%	205	-8	-3,76%	162	-43	-20,98%	123	-39	-24,07%	106	-17	-13,82%
40 - 45 Jahre	155	162	7	4,52%	191	29	17,90%	198	7	3,66%	167	-31	-15,66%	104	-63	-37,72%
45 - 50 Jahre	128	166	38	29,69%	156	-10	-6,02%	181	25	16,03%	180	-1	-0,55%	167	-13	-7,22%
50 - 55 Jahre	155	127	-28	-18,06%	148	21	16,54%	160	12	8,11%	163	3	1,88%	199	36	22,09%
55 - 60 Jahre	134	152	18	13,43%	122	-30	-19,74%	142	20	16,39%	157	15	10,56%	180	23	14,65%
60 - 65 Jahre	124	135	11	8,87%	139	4	2,96%	115	-24	-17,27%	138	23	20,00%	161	23	16,67%
65 - 70 Jahre	95	125	30	31,58%	127	2	1,60%	133	6	4,72%	110	-23	-17,29%	143	33	30,00%
70 - 75 Jahre	68	90	22	32,35%	110	20	22,22%	103	-7	-6,36%	117	14	13,59%	78	-39	-33,33%
75 - 80 Jahre	65	53	-12	-18,46%	76	23	43,40%	85	9	11,84%	92	7	8,24%	105	13	14,13%
80 - 85 Jahre	39	49	10	25,64%	39	-10	-20,41%	52	13	33,33%	66	14	26,92%	66	0	0,00%
über 85 Jahre	20	23	3	15,00%	40	17	73,91%	39	-1	-2,50%	41	2	5,13%	50	9	21,95%
Insgesamt	2.311	2.502	191	8,26%	2.338	-164	-6,55%	2.217	-121	-5,18%	2.084	-133	-6,00%	2.036	-48	-2,30%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	553	606	53	9,58%	559	-47	-7,76%	466	-93	-16,64%	389	-77	-16,52%	342	-47	-12,08%
20 - 40 Jahre	775	814	39	5,03%	631	-183	-22,48%	543	-88	-13,95%	464	-79	-14,55%	441	-23	-4,96%
40 - 65 Jahre	696	742	46	6,61%	756	14	1,89%	796	40	5,29%	805	9	1,13%	811	6	0,75%
65 - 80 Jahre	228	268	40	17,54%	313	45	16,79%	321	8	2,56%	319	-2	-0,62%	326	7	2,19%
über 80 Jahre	59	72	13	22,03%	79	7	9,72%	91	12	15,19%	107	16	17,58%	116	9	8,41%
Insgesamt	2.311	2.502	191	8,26%	2.338	-164	-6,55%	2.217	-121	-5,18%	2.084	-133	-6,00%	2.036	-48	-2,30%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 74: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Leinzell in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	81	73	-8	-9,88%	74	1	1,37%	74	0	0,00%	73	-1	-1,35%
5 - 10 Jahre	66	82	16	24,24%	78	-4	-4,88%	79	1	1,28%	78	-1	-1,27%
10 - 15 Jahre	78	69	-9	-11,54%	83	14	20,29%	81	-2	-2,41%	84	3	3,70%
15 - 20 Jahre	117	77	-40	-34,19%	71	-6	-7,79%	85	14	19,72%	83	-2	-2,35%
20 - 25 Jahre	90	95	5	5,56%	75	-20	-21,05%	73	-2	-2,67%	82	9	12,33%
25 - 30 Jahre	125	86	-39	-31,20%	94	8	9,30%	83	-11	-11,70%	83	0	0,00%
30 - 35 Jahre	88	111	23	26,14%	93	-18	-16,22%	99	6	6,45%	92	-7	-7,07%
35 - 40 Jahre	98	90	-8	-8,16%	111	21	23,33%	101	-10	-9,01%	104	3	2,97%
40 - 45 Jahre	118	98	-20	-16,95%	94	-4	-4,08%	112	18	19,15%	104	-8	-7,14%
45 - 50 Jahre	157	120	-37	-23,57%	102	-18	-15,00%	100	-2	-1,96%	116	16	16,00%
50 - 55 Jahre	195	151	-44	-22,56%	120	-31	-20,53%	105	-15	-12,50%	105	0	0,00%
55 - 60 Jahre	173	184	11	6,36%	148	-36	-19,57%	118	-30	-20,27%	105	-13	-11,02%
60 - 65 Jahre	162	163	1	0,62%	174	11	6,75%	142	-32	-18,39%	116	-26	-18,31%
65 - 70 Jahre	125	149	24	19,20%	151	2	1,34%	165	14	9,27%	135	-30	-18,18%
70 - 75 Jahre	92	113	21	22,83%	136	23	20,35%	139	3	2,21%	152	13	9,35%
75 - 80 Jahre	100	81	-19	-19,00%	100	19	23,46%	122	22	22,00%	126	4	3,28%
80 - 85 Jahre	72	79	7	9,72%	65	-14	-17,72%	81	16	24,62%	98	17	20,99%
85 - 90 Jahre	38	45	7	18,42%	51	6	13,33%	41	-10	-19,61%	56	15	36,59%
über 90 Jahre	11	17	6	54,55%	24	7	41,18%	32	8	33,33%	29	-3	-9,38%
Insgesamt	1.986	1.883	-103	-5,19%	1.844	-39	-2,07%	1.832	-12	-0,65%	1.821	-11	-0,60%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	342	301	-41	-11,99%	306	5	1,66%	319	13	4,25%	318	-1	-0,31%
20 - 40 Jahre	401	382	-19	-4,74%	373	-9	-2,36%	356	-17	-4,56%	361	5	1,40%
40 - 65 Jahre	805	716	-89	-11,06%	638	-78	-10,89%	577	-61	-9,56%	546	-31	-5,37%
65 - 80 Jahre	317	343	26	8,20%	387	44	12,83%	426	39	10,08%	413	-13	-3,05%
über 80 Jahre	121	141	20	16,53%	140	-1	-0,71%	154	14	10,00%	183	29	18,83%
Insgesamt	1.986	1.883	-103	-5,19%	1.844	-39	-2,07%	1.832	-12	-0,65%	1.821	-11	-0,60%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.22 Lorch

Tabelle 75: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lorch in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	368	418	50	13,59%	375	-43	-10,29%	279	-96	-25,60%	232	-47	-16,85%	303	71	30,60%
3 - 6 Jahre	378	392	14	3,70%	389	-3	-0,77%	313	-76	-19,54%	280	-33	-10,54%	254	-26	-9,29%
6 - 10 Jahre	476	560	84	17,65%	527	-33	-5,89%	511	-16	-3,04%	396	-115	-22,50%	333	-63	-15,91%
10 - 15 Jahre	561	622	61	10,87%	688	66	10,61%	698	10	1,45%	606	-92	-13,18%	499	-107	-17,66%
15 - 18 Jahre	338	356	18	5,33%	369	13	3,65%	402	33	8,94%	419	17	4,23%	356	-63	-15,04%
18 - 20 Jahre	272	205	-67	-24,63%	250	45	21,95%	307	57	22,80%	267	-40	-13,03%	246	-21	-7,87%
20 - 25 Jahre	849	608	-241	-28,39%	562	-46	-7,57%	611	49	8,72%	610	-1	-0,16%	656	46	7,54%
25 - 30 Jahre	917	868	-49	-5,34%	627	-241	-27,76%	609	-18	-2,87%	636	27	4,43%	619	-17	-2,67%
30 - 35 Jahre	810	991	181	22,35%	889	-102	-10,29%	677	-212	-23,85%	579	-98	-14,48%	600	21	3,63%
35 - 40 Jahre	744	878	134	18,01%	1.037	159	18,11%	912	-125	-12,05%	661	-251	-27,52%	669	8	1,21%
40 - 45 Jahre	731	783	52	7,11%	906	123	15,71%	1.082	176	19,43%	889	-193	-17,84%	631	-258	-29,02%
45 - 50 Jahre	673	709	36	5,35%	741	32	4,51%	899	158	21,32%	1.038	139	15,46%	827	-211	-20,33%
50 - 55 Jahre	799	660	-139	-17,40%	704	44	6,67%	756	52	7,39%	896	140	18,52%	966	70	7,81%
55 - 60 Jahre	636	774	138	21,70%	631	-143	-18,48%	678	47	7,45%	732	54	7,96%	856	124	16,94%
60 - 65 Jahre	545	589	44	8,07%	748	159	26,99%	614	-134	-17,91%	643	29	4,72%	722	79	12,29%
65 - 70 Jahre	437	506	69	15,79%	551	45	8,89%	687	136	24,68%	567	-120	-17,47%	580	13	2,29%
70 - 75 Jahre	322	406	84	26,09%	437	31	7,64%	497	60	13,73%	627	130	26,16%	486	-141	-22,49%
75 - 80 Jahre	314	274	-40	-12,74%	344	70	25,55%	364	20	5,81%	441	77	21,15%	574	133	30,16%
80 - 85 Jahre	264	240	-24	-9,09%	219	-21	-8,75%	246	27	12,33%	297	51	20,73%	341	44	14,81%
über 85 Jahre	154	200	46	29,87%	208	8	4,00%	184	-24	-11,54%	258	74	40,22%	278	20	7,75%
Insgesamt	10.588	11.039	451	4,26%	11.202	163	1,48%	11.326	124	1,11%	11.074	-252	-2,22%	10.796	-278	-2,51%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.393	2.553	160	6,69%	2.598	45	1,76%	2.510	-88	-3,39%	2.200	-310	-12,35%	1.991	-209	-9,50%
20 - 40 Jahre	3.320	3.345	25	0,75%	3.115	-230	-6,88%	2.809	-306	-9,82%	2.486	-323	-11,50%	2.544	58	2,33%
40 - 65 Jahre	3.384	3.515	131	3,87%	3.730	215	6,12%	4.029	299	8,02%	4.198	169	4,19%	4.002	-196	-4,67%
65 - 80 Jahre	1.073	1.186	113	10,53%	1.332	146	12,31%	1.548	216	16,22%	1.635	87	5,62%	1.640	5	0,31%
über 80 Jahre	418	440	22	5,26%	427	-13	-2,95%	430	3	0,70%	555	125	29,07%	619	64	11,53%
Insgesamt	10.588	11.039	451	4,26%	11.202	163	1,48%	11.326	124	1,11%	11.074	-252	-2,22%	10.796	-278	-2,51%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 76: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Lorch in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	437	462	25	5,72%	458	-4	-0,87%	444	-14	-3,06%	425	-19	-4,28%
5 - 10 Jahre	418	457	39	9,33%	485	28	6,13%	484	-1	-0,21%	470	-14	-2,89%
10 - 15 Jahre	488	439	-49	-10,04%	474	35	7,97%	502	28	5,91%	502	0	0,00%
15 - 20 Jahre	594	492	-102	-17,17%	450	-42	-8,54%	484	34	7,56%	510	26	5,37%
20 - 25 Jahre	604	535	-69	-11,42%	469	-66	-12,34%	442	-27	-5,76%	467	25	5,66%
25 - 30 Jahre	585	584	-1	-0,17%	546	-38	-6,51%	502	-44	-8,06%	485	-17	-3,39%
30 - 35 Jahre	599	598	-1	-0,17%	600	2	0,33%	574	-26	-4,33%	540	-34	-5,92%
35 - 40 Jahre	636	614	-22	-3,46%	620	6	0,98%	621	1	0,16%	600	-21	-3,38%
40 - 45 Jahre	654	644	-10	-1,53%	624	-20	-3,11%	635	11	1,76%	634	-1	-0,16%
45 - 50 Jahre	870	675	-195	-22,41%	661	-14	-2,07%	644	-17	-2,57%	657	13	2,02%
50 - 55 Jahre	986	865	-121	-12,27%	684	-181	-20,92%	671	-13	-1,90%	659	-12	-1,79%
55 - 60 Jahre	843	949	106	12,57%	842	-107	-11,28%	678	-164	-19,48%	667	-11	-1,62%
60 - 65 Jahre	664	808	144	21,69%	910	102	12,62%	815	-95	-10,44%	662	-153	-18,77%
65 - 70 Jahre	587	626	39	6,64%	760	134	21,41%	858	98	12,89%	777	-81	-9,44%
70 - 75 Jahre	515	540	25	4,85%	580	40	7,41%	704	124	21,38%	794	90	12,78%
75 - 80 Jahre	539	454	-85	-15,77%	482	28	6,17%	523	41	8,51%	635	112	21,41%
80 - 85 Jahre	330	430	100	30,30%	363	-67	-15,58%	394	31	8,54%	435	41	10,41%
85 - 90 Jahre	178	214	36	20,22%	285	71	33,18%	241	-44	-15,44%	272	31	12,86%
über 90 Jahre	76	93	17	22,37%	120	27	29,03%	167	47	39,17%	162	-5	-2,99%
Insgesamt	10.603	10.479	-124	-1,17%	10.413	-66	-0,63%	10.383	-30	-0,29%	10.353	-30	-0,29%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.937	1.850	-87	-4,49%	1.867	17	0,92%	1.914	47	2,52%	1.907	-7	-0,37%
20 - 40 Jahre	2.424	2.331	-93	-3,84%	2.235	-96	-4,12%	2.139	-96	-4,30%	2.092	-47	-2,20%
40 - 65 Jahre	4.017	3.941	-76	-1,89%	3.721	-220	-5,58%	3.443	-278	-7,47%	3.279	-164	-4,76%
65 - 80 Jahre	1.641	1.620	-21	-1,28%	1.822	202	12,47%	2.085	263	14,43%	2.206	121	5,80%
über 80 Jahre	584	737	153	26,20%	768	31	4,21%	802	34	4,43%	869	67	8,35%
Insgesamt	10.603	10.479	-124	-1,17%	10.413	-66	-0,63%	10.383	-30	-0,29%	10.353	-30	-0,29%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.23 Mögglingen

Tabelle 77: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mögglingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	132	161	29	21,97%	133	-28	-17,39%	130	-3	-2,26%	113	-17	-13,08%	105	-8	-7,08%
3 - 6 Jahre	133	139	6	4,51%	137	-2	-1,44%	145	8	5,84%	131	-14	-9,66%	112	-19	-14,50%
6 - 10 Jahre	190	185	-5	-2,63%	204	19	10,27%	218	14	6,86%	176	-42	-19,27%	164	-12	-6,82%
10 - 15 Jahre	208	229	21	10,10%	238	9	3,93%	278	40	16,81%	240	-38	-13,67%	231	-9	-3,75%
15 - 18 Jahre	127	106	-21	-16,54%	147	41	38,68%	160	13	8,84%	172	12	7,50%	148	-24	-13,95%
18 - 20 Jahre	104	93	-11	-10,58%	92	-1	-1,08%	96	4	4,35%	100	4	4,17%	77	-23	-23,00%
20 - 25 Jahre	294	239	-55	-18,71%	214	-25	-10,46%	237	23	10,75%	244	7	2,95%	257	13	5,33%
25 - 30 Jahre	301	315	14	4,65%	253	-62	-19,68%	242	-11	-4,35%	244	2	0,83%	280	36	14,75%
30 - 35 Jahre	295	325	30	10,17%	325	0	0,00%	284	-41	-12,62%	243	-41	-14,44%	253	10	4,12%
35 - 40 Jahre	251	315	64	25,50%	328	13	4,13%	339	11	3,35%	272	-67	-19,76%	237	-35	-12,87%
40 - 45 Jahre	245	224	-21	-8,57%	327	103	45,98%	347	20	6,12%	328	-19	-5,48%	273	-55	-16,77%
45 - 50 Jahre	243	250	7	2,88%	243	-7	-2,80%	326	83	34,16%	346	20	6,13%	313	-33	-9,54%
50 - 55 Jahre	244	231	-13	-5,33%	246	15	6,49%	241	-5	-2,03%	345	104	43,15%	365	20	5,80%
55 - 60 Jahre	194	242	48	24,74%	237	-5	-2,07%	245	8	3,38%	234	-11	-4,49%	347	113	48,29%
60 - 65 Jahre	157	192	35	22,29%	242	50	26,04%	227	-15	-6,20%	240	13	5,73%	249	9	3,75%
65 - 70 Jahre	131	145	14	10,69%	182	37	25,52%	235	53	29,12%	211	-24	-10,21%	233	22	10,43%
70 - 75 Jahre	109	115	6	5,50%	126	11	9,57%	165	39	30,95%	216	51	30,91%	187	-29	-13,43%
75 - 80 Jahre	120	90	-30	-25,00%	95	5	5,56%	110	15	15,79%	141	31	28,18%	196	55	39,01%
80 - 85 Jahre	53	93	40	75,47%	64	-29	-31,18%	77	13	20,31%	94	17	22,08%	119	25	26,60%
über 85 Jahre	26	39	13	50,00%	56	17	43,59%	65	9	16,07%	75	10	15,38%	99	24	32,00%
Insgesamt	3.557	3.728	171	4,81%	3.889	161	4,32%	4.167	278	7,15%	4.165	-2	-0,05%	4.245	80	1,92%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	894	913	19	2,13%	951	38	4,16%	1.027	76	7,99%	932	-95	-9,25%	837	-95	-10,19%
20 - 40 Jahre	1.141	1.194	53	4,65%	1.120	-74	-6,20%	1.102	-18	-1,61%	1.003	-99	-8,98%	1.027	24	2,39%
40 - 65 Jahre	1.083	1.139	56	5,17%	1.295	156	13,70%	1.386	91	7,03%	1.493	107	7,72%	1.547	54	3,62%
65 - 80 Jahre	360	350	-10	-2,78%	403	53	15,14%	510	107	26,55%	568	58	11,37%	616	48	8,45%
über 80 Jahre	79	132	53	67,09%	120	-12	-9,09%	142	22	18,33%	169	27	19,01%	218	49	28,99%
Insgesamt	3.557	3.728	171	4,81%	3.889	161	4,32%	4.167	278	7,15%	4.165	-2	-0,05%	4.245	80	1,92%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 78: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mögglingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	172	211	39	22,67%	211	0	0,00%	199	-12	-5,69%	189	-10	-5,03%
5 - 10 Jahre	210	190	-20	-9,52%	221	31	16,32%	221	0	0,00%	209	-12	-5,43%
10 - 15 Jahre	234	220	-14	-5,98%	199	-21	-9,55%	227	28	14,07%	226	-1	-0,44%
15 - 20 Jahre	237	237	0	0,00%	222	-15	-6,33%	203	-19	-8,56%	229	26	12,81%
20 - 25 Jahre	268	232	-36	-13,43%	218	-14	-6,03%	207	-11	-5,05%	197	-10	-4,83%
25 - 30 Jahre	267	273	6	2,25%	242	-31	-11,36%	224	-18	-7,44%	217	-7	-3,13%
30 - 35 Jahre	264	280	16	6,06%	276	-4	-1,43%	252	-24	-8,70%	236	-16	-6,35%
35 - 40 Jahre	246	281	35	14,23%	286	5	1,78%	280	-6	-2,10%	262	-18	-6,43%
40 - 45 Jahre	274	265	-9	-3,28%	285	20	7,55%	289	4	1,40%	283	-6	-2,08%
45 - 50 Jahre	331	291	-40	-12,08%	276	-15	-5,15%	292	16	5,80%	295	3	1,03%
50 - 55 Jahre	369	338	-31	-8,40%	297	-41	-12,13%	281	-16	-5,39%	297	16	5,69%
55 - 60 Jahre	342	366	24	7,02%	335	-31	-8,47%	295	-40	-11,94%	280	-15	-5,08%
60 - 65 Jahre	229	333	104	45,41%	355	22	6,61%	325	-30	-8,45%	288	-37	-11,38%
65 - 70 Jahre	237	221	-16	-6,75%	314	93	42,08%	339	25	7,96%	312	-27	-7,96%
70 - 75 Jahre	190	220	30	15,79%	208	-12	-5,45%	291	83	39,90%	315	24	8,25%
75 - 80 Jahre	185	170	-15	-8,11%	197	27	15,88%	188	-9	-4,57%	263	75	39,89%
80 - 85 Jahre	120	152	32	26,67%	139	-13	-8,55%	163	24	17,27%	158	-5	-3,07%
85 - 90 Jahre	59	79	20	33,90%	103	24	30,38%	93	-10	-9,71%	112	19	20,43%
über 90 Jahre	26	33	7	26,92%	45	12	36,36%	63	18	40,00%	64	1	1,59%
Insgesamt	4.260	4.392	132	3,10%	4.429	37	0,84%	4.432	3	0,07%	4.432	0	0,00%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	853	858	5	0,59%	853	-5	-0,58%	850	-3	-0,35%	853	3	0,35%
20 - 40 Jahre	1.045	1.066	21	2,01%	1.022	-44	-4,13%	963	-59	-5,77%	912	-51	-5,30%
40 - 65 Jahre	1.545	1.593	48	3,11%	1.548	-45	-2,82%	1.482	-66	-4,26%	1.443	-39	-2,63%
65 - 80 Jahre	612	611	-1	-0,16%	719	108	17,68%	818	99	13,77%	890	72	8,80%
über 80 Jahre	205	264	59	28,78%	287	23	8,71%	319	32	11,15%	334	15	4,70%
Insgesamt	4.260	4.392	132	3,10%	4.429	37	0,84%	4.432	3	0,07%	4.432	0	0,00%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.24 Mutlangen

Tabelle 79: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mutlangen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	239	215	-24	-10,04%	189	-26	-12,09%	194	5	2,65%	171	-23	-11,86%	186	15	8,77%
3 - 6 Jahre	191	238	47	24,61%	215	-23	-9,66%	219	4	1,86%	222	3	1,37%	182	-40	-18,02%
6 - 10 Jahre	235	283	48	20,43%	294	11	3,89%	351	57	19,39%	294	-57	-16,24%	274	-20	-6,80%
10 - 15 Jahre	324	308	-16	-4,94%	390	82	26,62%	412	22	5,64%	466	54	13,11%	373	-93	-19,96%
15 - 18 Jahre	185	216	31	16,76%	206	-10	-4,63%	267	61	29,61%	252	-15	-5,62%	243	-9	-3,57%
18 - 20 Jahre	128	134	6	4,69%	138	4	2,99%	162	24	17,39%	171	9	5,56%	176	5	2,92%
20 - 25 Jahre	401	361	-40	-9,98%	348	-13	-3,60%	351	3	0,86%	368	17	4,84%	356	-12	-3,26%
25 - 30 Jahre	470	454	-16	-3,40%	308	-146	-32,16%	317	9	2,92%	308	-9	-2,84%	343	35	11,36%
30 - 35 Jahre	490	484	-6	-1,22%	425	-59	-12,19%	357	-68	-16,00%	353	-4	-1,12%	343	-10	-2,83%
35 - 40 Jahre	394	482	88	22,34%	474	-8	-1,66%	534	60	12,66%	428	-106	-19,85%	412	-16	-3,74%
40 - 45 Jahre	346	418	72	20,81%	524	106	25,36%	537	13	2,48%	556	19	3,54%	407	-149	-26,80%
45 - 50 Jahre	341	362	21	6,16%	423	61	16,85%	536	113	26,71%	560	24	4,48%	537	-23	-4,11%
50 - 55 Jahre	351	341	-10	-2,85%	346	5	1,47%	423	77	22,25%	505	82	19,39%	552	47	9,31%
55 - 60 Jahre	285	334	49	17,19%	330	-4	-1,20%	339	9	2,73%	429	90	26,55%	512	83	19,35%
60 - 65 Jahre	290	268	-22	-7,59%	335	67	25,00%	333	-2	-0,60%	325	-8	-2,40%	421	96	29,54%
65 - 70 Jahre	208	273	65	31,25%	254	-19	-6,96%	327	73	28,74%	327	0	0,00%	330	3	0,92%
70 - 75 Jahre	109	195	86	78,90%	258	63	32,31%	244	-14	-5,43%	295	51	20,90%	274	-21	-7,12%
75 - 80 Jahre	96	93	-3	-3,13%	187	94	101,08%	230	43	22,99%	232	2	0,87%	281	49	21,12%
80 - 85 Jahre	78	68	-10	-12,82%	84	16	23,53%	158	74	88,10%	178	20	12,66%	196	18	10,11%
über 85 Jahre	39	71	32	82,05%	93	22	30,99%	101	8	8,60%	121	20	19,80%	184	63	52,07%
Insgesamt	5.200	5.598	398	7,65%	5.821	223	3,98%	6.392	571	9,81%	6.561	169	2,64%	6.582	21	0,32%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.302	1.394	92	7,07%	1.432	38	2,73%	1.605	173	12,08%	1.576	-29	-1,81%	1.434	-142	-9,01%
20 - 40 Jahre	1.755	1.781	26	1,48%	1.555	-226	-12,69%	1.559	4	0,26%	1.457	-102	-6,54%	1.454	-3	-0,21%
40 - 65 Jahre	1.613	1.723	110	6,82%	1.958	235	13,64%	2.168	210	10,73%	2.375	207	9,55%	2.429	54	2,27%
65 - 80 Jahre	413	561	148	35,84%	699	138	24,60%	801	102	14,59%	854	53	6,62%	885	31	3,63%
über 80 Jahre	117	139	22	18,80%	177	38	27,34%	259	82	46,33%	299	40	15,44%	380	81	27,09%
Insgesamt	5.200	5.598	398	7,65%	5.821	223	3,98%	6.392	571	9,81%	6.561	169	2,64%	6.582	21	0,32%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 80: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Mutlangen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	310	301	-9	-2,90%	301	0	0,00%	294	-7	-2,33%	283	-11	-3,74%
5 - 10 Jahre	346	322	-24	-6,94%	316	-6	-1,86%	316	0	0,00%	309	-7	-2,22%
10 - 15 Jahre	380	354	-26	-6,84%	331	-23	-6,50%	328	-3	-0,91%	328	0	0,00%
15 - 20 Jahre	433	378	-55	-12,70%	354	-24	-6,35%	335	-19	-5,37%	334	-1	-0,30%
20 - 25 Jahre	337	385	48	14,24%	340	-45	-11,69%	322	-18	-5,29%	313	-9	-2,80%
25 - 30 Jahre	378	363	-15	-3,97%	378	15	4,13%	345	-33	-8,73%	335	-10	-2,90%
30 - 35 Jahre	362	396	34	9,39%	382	-14	-3,54%	386	4	1,05%	360	-26	-6,74%
35 - 40 Jahre	398	388	-10	-2,51%	411	23	5,93%	398	-13	-3,16%	399	1	0,25%
40 - 45 Jahre	414	411	-3	-0,72%	401	-10	-2,43%	418	17	4,24%	408	-10	-2,39%
45 - 50 Jahre	547	434	-113	-20,66%	426	-8	-1,84%	417	-9	-2,11%	432	15	3,60%
50 - 55 Jahre	563	549	-14	-2,49%	440	-109	-19,85%	432	-8	-1,82%	426	-6	-1,39%
55 - 60 Jahre	513	552	39	7,60%	537	-15	-2,72%	439	-98	-18,25%	431	-8	-1,82%
60 - 65 Jahre	404	495	91	22,52%	536	41	8,28%	520	-16	-2,99%	428	-92	-17,69%
65 - 70 Jahre	302	384	82	27,15%	467	83	21,61%	509	42	8,99%	497	-12	-2,36%
70 - 75 Jahre	303	282	-21	-6,93%	357	75	26,60%	433	76	21,29%	474	41	9,47%
75 - 80 Jahre	258	270	12	4,65%	255	-15	-5,56%	323	68	26,67%	392	69	21,36%
80 - 85 Jahre	189	211	22	11,64%	220	9	4,27%	211	-9	-4,09%	267	56	26,54%
85 - 90 Jahre	132	124	-8	-6,06%	144	20	16,13%	149	5	3,47%	150	1	0,67%
über 90 Jahre	47	69	22	46,81%	74	5	7,25%	91	17	22,97%	100	9	9,89%
Insgesamt	6.616	6.668	52	0,79%	6.670	2	0,03%	6.666	-4	-0,06%	6.666	0	0,00%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.469	1.355	-114	-7,76%	1.302	-53	-3,91%	1.273	-29	-2,23%	1.254	-19	-1,49%
20 - 40 Jahre	1.475	1.532	57	3,86%	1.511	-21	-1,37%	1.451	-60	-3,97%	1.407	-44	-3,03%
40 - 65 Jahre	2.441	2.441	0	0,00%	2.340	-101	-4,14%	2.226	-114	-4,87%	2.125	-101	-4,54%
65 - 80 Jahre	863	936	73	8,46%	1.079	143	15,28%	1.265	186	17,24%	1.363	98	7,75%
über 80 Jahre	368	404	36	9,78%	438	34	8,42%	451	13	2,97%	517	66	14,63%
Insgesamt	6.616	6.668	52	0,79%	6.670	2	0,03%	6.666	-4	-0,06%	6.666	0	0,00%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.25 Neresheim

Tabelle 81: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Neresheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	304	319	15	4,93%	305	-14	-4,39%	212	-93	-30,49%	212	0	0,00%	207	-5	-2,36%
3 - 6 Jahre	263	361	98	37,26%	304	-57	-15,79%	266	-38	-12,50%	201	-65	-24,44%	208	7	3,48%
6 - 10 Jahre	396	437	41	10,35%	440	3	0,69%	413	-27	-6,14%	315	-98	-23,73%	292	-23	-7,30%
10 - 15 Jahre	516	528	12	2,33%	550	22	4,17%	560	10	1,82%	500	-60	-10,71%	379	-121	-24,20%
15 - 18 Jahre	304	330	26	8,55%	293	-37	-11,21%	346	53	18,09%	297	-49	-14,16%	290	-7	-2,36%
18 - 20 Jahre	247	206	-41	-16,60%	218	12	5,83%	194	-24	-11,01%	229	35	18,04%	197	-32	-13,97%
20 - 25 Jahre	610	583	-27	-4,43%	525	-58	-9,95%	484	-41	-7,81%	450	-34	-7,02%	472	22	4,89%
25 - 30 Jahre	627	678	51	8,13%	542	-136	-20,06%	530	-12	-2,21%	431	-99	-18,68%	463	32	7,42%
30 - 35 Jahre	596	686	90	15,10%	652	-34	-4,96%	549	-103	-15,80%	478	-71	-12,93%	439	-39	-8,16%
35 - 40 Jahre	570	654	84	14,74%	704	50	7,65%	632	-72	-10,23%	548	-84	-13,29%	472	-76	-13,87%
40 - 45 Jahre	457	610	153	33,48%	662	52	8,52%	703	41	6,19%	630	-73	-10,38%	513	-117	-18,57%
45 - 50 Jahre	392	471	79	20,15%	591	120	25,48%	672	81	13,71%	687	15	2,23%	667	-20	-2,91%
50 - 55 Jahre	446	387	-59	-13,23%	456	69	17,83%	585	129	28,29%	652	67	11,45%	688	36	5,52%
55 - 60 Jahre	390	444	54	13,85%	377	-67	-15,09%	452	75	19,89%	556	104	23,01%	652	96	17,27%
60 - 65 Jahre	369	394	25	6,78%	439	45	11,42%	362	-77	-17,54%	417	55	15,19%	520	103	24,70%
65 - 70 Jahre	318	372	54	16,98%	360	-12	-3,23%	414	54	15,00%	349	-65	-15,70%	411	62	17,77%
70 - 75 Jahre	210	297	87	41,43%	328	31	10,44%	329	1	0,30%	375	46	13,98%	286	-89	-23,73%
75 - 80 Jahre	184	183	-1	-0,54%	245	62	33,88%	281	36	14,69%	276	-5	-1,78%	312	36	13,04%
80 - 85 Jahre	166	130	-36	-21,69%	123	-7	-5,38%	188	65	52,85%	232	44	23,40%	223	-9	-3,88%
über 85 Jahre	108	121	13	12,04%	119	-2	-1,65%	127	8	6,72%	185	58	45,67%	219	34	18,38%
Insgesamt	7.473	8.191	718	9,61%	8.233	42	0,51%	8.299	66	0,80%	8.020	-279	-3,36%	7.910	-110	-1,37%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	2.030	2.181	151	7,44%	2.110	-71	-3,26%	1.991	-119	-5,64%	1.754	-237	-11,90%	1.573	-181	-10,32%
20 - 40 Jahre	2.403	2.601	198	8,24%	2.423	-178	-6,84%	2.195	-228	-9,41%	1.907	-288	-13,12%	1.846	-61	-3,20%
40 - 65 Jahre	2.054	2.306	252	12,27%	2.525	219	9,50%	2.774	249	9,86%	2.942	168	6,06%	3.040	98	3,33%
65 - 80 Jahre	712	852	140	19,66%	933	81	9,51%	1.024	91	9,75%	1.000	-24	-2,34%	1.009	9	0,90%
über 80 Jahre	274	251	-23	-8,39%	242	-9	-3,59%	315	73	30,17%	417	102	32,38%	442	25	6,00%
Insgesamt	7.473	8.191	718	9,61%	8.233	42	0,51%	8.299	66	0,80%	8.020	-279	-3,36%	7.910	-110	-1,37%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 82: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Neresheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	344	366	22	6,40%	371	5	1,37%	360	-11	-2,96%	341	-19	-5,28%
5 - 10 Jahre	370	368	-2	-0,54%	390	22	5,98%	393	3	0,77%	381	-12	-3,05%
10 - 15 Jahre	397	384	-13	-3,27%	380	-4	-1,04%	401	21	5,53%	405	4	1,00%
15 - 20 Jahre	504	399	-105	-20,83%	385	-14	-3,51%	383	-2	-0,52%	401	18	4,70%
20 - 25 Jahre	466	445	-21	-4,51%	369	-76	-17,08%	357	-12	-3,25%	360	3	0,84%
25 - 30 Jahre	454	457	3	0,66%	434	-23	-5,03%	383	-51	-11,75%	376	-7	-1,83%
30 - 35 Jahre	469	474	5	1,07%	472	-2	-0,42%	452	-20	-4,24%	413	-39	-8,63%
35 - 40 Jahre	468	492	24	5,13%	493	1	0,20%	488	-5	-1,01%	470	-18	-3,69%
40 - 45 Jahre	564	489	-75	-13,30%	502	13	2,66%	502	0	0,00%	499	-3	-0,60%
45 - 50 Jahre	648	577	-71	-10,96%	504	-73	-12,65%	514	10	1,98%	515	1	0,19%
50 - 55 Jahre	696	650	-46	-6,61%	578	-72	-11,08%	513	-65	-11,25%	523	10	1,95%
55 - 60 Jahre	618	679	61	9,87%	636	-43	-6,33%	566	-70	-11,01%	509	-57	-10,07%
60 - 65 Jahre	518	592	74	14,29%	649	57	9,63%	611	-38	-5,86%	546	-65	-10,64%
65 - 70 Jahre	378	484	106	28,04%	553	69	14,26%	609	56	10,13%	574	-35	-5,75%
70 - 75 Jahre	297	345	48	16,16%	442	97	28,12%	505	63	14,25%	559	54	10,69%
75 - 80 Jahre	322	261	-61	-18,94%	305	44	16,86%	392	87	28,52%	451	59	15,05%
80 - 85 Jahre	213	256	43	20,19%	209	-47	-18,36%	246	37	17,70%	319	73	29,67%
85 - 90 Jahre	144	135	-9	-6,25%	167	32	23,70%	137	-30	-17,96%	166	29	21,17%
über 90 Jahre	60	67	7	11,67%	70	3	4,48%	91	21	30,00%	85	-6	-6,59%
Insgesamt	7.930	7.920	-10	-0,13%	7.909	-11	-0,14%	7.903	-6	-0,08%	7.893	-10	-0,13%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.615	1.517	-98	-6,07%	1.526	9	0,59%	1.537	11	0,72%	1.528	-9	-0,59%
20 - 40 Jahre	1.857	1.868	11	0,59%	1.768	-100	-5,35%	1.680	-88	-4,98%	1.619	-61	-3,63%
40 - 65 Jahre	3.044	2.987	-57	-1,87%	2.869	-118	-3,95%	2.706	-163	-5,68%	2.592	-114	-4,21%
65 - 80 Jahre	997	1.090	93	9,33%	1.300	210	19,27%	1.506	206	15,85%	1.584	78	5,18%
über 80 Jahre	417	458	41	9,83%	446	-12	-2,62%	474	28	6,28%	570	96	20,25%
Insgesamt	7.930	7.920	-10	-0,13%	7.909	-11	-0,14%	7.903	-6	-0,08%	7.893	-10	-0,13%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.26 Neuler

Tabelle 83: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Neuler in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	125	126	1	0,80%	104	-22	-17,46%	108	4	3,85%	104	-4	-3,70%	103	-1	-0,96%
3 - 6 Jahre	106	152	46	43,40%	116	-36	-23,68%	93	-23	-19,83%	114	21	22,58%	121	7	6,14%
6 - 10 Jahre	161	184	23	14,29%	188	4	2,17%	150	-38	-20,21%	133	-17	-11,33%	142	9	6,77%
10 - 15 Jahre	206	211	5	2,43%	231	20	9,48%	216	-15	-6,49%	182	-34	-15,74%	179	-3	-1,65%
15 - 18 Jahre	136	116	-20	-14,71%	111	-5	-4,31%	147	36	32,43%	114	-33	-22,45%	111	-3	-2,63%
18 - 20 Jahre	97	85	-12	-12,37%	105	20	23,53%	77	-28	-26,67%	104	27	35,06%	71	-33	-31,73%
20 - 25 Jahre	248	220	-28	-11,29%	213	-7	-3,18%	196	-17	-7,98%	214	18	9,18%	182	-32	-14,95%
25 - 30 Jahre	216	243	27	12,50%	214	-29	-11,93%	193	-21	-9,81%	188	-5	-2,59%	187	-1	-0,53%
30 - 35 Jahre	221	281	60	27,15%	222	-59	-21,00%	226	4	1,80%	192	-34	-15,04%	192	0	0,00%
35 - 40 Jahre	192	235	43	22,40%	268	33	14,04%	235	-33	-12,31%	228	-7	-2,98%	198	-30	-13,16%
40 - 45 Jahre	179	200	21	11,73%	244	44	22,00%	290	46	18,85%	241	-49	-16,90%	225	-16	-6,64%
45 - 50 Jahre	130	181	51	39,23%	197	16	8,84%	239	42	21,32%	296	57	23,85%	216	-80	-27,03%
50 - 55 Jahre	167	130	-37	-22,16%	176	46	35,38%	196	20	11,36%	239	43	21,94%	299	60	25,10%
55 - 60 Jahre	111	168	57	51,35%	134	-34	-20,24%	176	42	31,34%	188	12	6,82%	227	39	20,74%
60 - 65 Jahre	109	107	-2	-1,83%	169	62	57,94%	137	-32	-18,93%	171	34	24,82%	199	28	16,37%
65 - 70 Jahre	107	103	-4	-3,74%	103	0	0,00%	154	51	49,51%	131	-23	-14,94%	156	25	19,08%
70 - 75 Jahre	51	96	45	88,24%	90	-6	-6,25%	91	1	1,11%	138	47	51,65%	117	-21	-15,22%
75 - 80 Jahre	63	43	-20	-31,75%	82	39	90,70%	74	-8	-9,76%	77	3	4,05%	136	59	76,62%
80 - 85 Jahre	39	47	8	20,51%	32	-15	-31,91%	68	36	112,50%	55	-13	-19,12%	59	4	7,27%
über 85 Jahre	32	34	2	6,25%	39	5	14,71%	34	-5	-12,82%	55	21	61,76%	41	-14	-25,45%
Insgesamt	2.696	2.962	266	9,87%	3.038	76	2,57%	3.100	62	2,04%	3.164	64	2,06%	3.161	-3	-0,09%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	831	874	43	5,17%	855	-19	-2,17%	791	-64	-7,49%	751	-40	-5,06%	727	-24	-3,20%
20 - 40 Jahre	877	979	102	11,63%	917	-62	-6,33%	850	-67	-7,31%	822	-28	-3,29%	759	-63	-7,66%
40 - 65 Jahre	696	786	90	12,93%	920	134	17,05%	1.038	118	12,83%	1.135	97	9,34%	1.166	31	2,73%
65 - 80 Jahre	221	242	21	9,50%	275	33	13,64%	319	44	16,00%	346	27	8,46%	409	63	18,21%
über 80 Jahre	71	81	10	14,08%	71	-10	-12,35%	102	31	43,66%	110	8	7,84%	100	-10	-9,09%
Insgesamt	2.696	2.962	266	9,87%	3.038	76	2,57%	3.100	62	2,04%	3.164	64	2,06%	3.161	-3	-0,09%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 84: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Neuler in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	190	147	-43	-22,63%	137	-10	-6,80%	135	-2	-1,46%	134	-1	-0,74%
5 - 10 Jahre	173	183	10	5,78%	149	-34	-18,58%	143	-6	-4,03%	141	-2	-1,40%
10 - 15 Jahre	180	170	-10	-5,56%	181	11	6,47%	154	-27	-14,92%	149	-5	-3,25%
15 - 20 Jahre	185	174	-11	-5,95%	167	-7	-4,02%	176	9	5,39%	155	-21	-11,93%
20 - 25 Jahre	176	154	-22	-12,50%	151	-3	-1,95%	149	-2	-1,32%	155	6	4,03%
25 - 30 Jahre	192	157	-35	-18,23%	154	-3	-1,91%	154	0	0,00%	154	0	0,00%
30 - 35 Jahre	182	173	-9	-4,95%	161	-12	-6,94%	163	2	1,24%	162	-1	-0,61%
35 - 40 Jahre	196	178	-18	-9,18%	176	-2	-1,12%	171	-5	-2,84%	172	1	0,58%
40 - 45 Jahre	223	192	-31	-13,90%	179	-13	-6,77%	180	1	0,56%	178	-2	-1,11%
45 - 50 Jahre	232	221	-11	-4,74%	195	-26	-11,76%	186	-9	-4,62%	188	2	1,08%
50 - 55 Jahre	280	228	-52	-18,57%	219	-9	-3,95%	197	-22	-10,05%	191	-6	-3,05%
55 - 60 Jahre	228	267	39	17,11%	223	-44	-16,48%	215	-8	-3,59%	196	-19	-8,84%
60 - 65 Jahre	178	217	39	21,91%	253	36	16,59%	217	-36	-14,23%	209	-8	-3,69%
65 - 70 Jahre	154	167	13	8,44%	205	38	22,75%	241	36	17,56%	208	-33	-13,69%
70 - 75 Jahre	119	140	21	17,65%	156	16	11,43%	190	34	21,79%	224	34	17,89%
75 - 80 Jahre	121	106	-15	-12,40%	125	19	17,92%	140	15	12,00%	172	32	22,86%
80 - 85 Jahre	59	97	38	64,41%	85	-12	-12,37%	103	18	21,18%	117	14	13,59%
85 - 90 Jahre	32	39	7	21,88%	66	27	69,23%	58	-8	-12,12%	71	13	22,41%
über 90 Jahre	9	18	9	100,00%	23	5	27,78%	39	16	69,57%	41	2	5,13%
Insgesamt	3.109	3.028	-81	-2,61%	3.005	-23	-0,76%	3.011	6	0,20%	3.017	6	0,20%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	728	674	-54	-7,42%	634	-40	-5,93%	608	-26	-4,10%	579	-29	-4,77%
20 - 40 Jahre	746	662	-84	-11,26%	642	-20	-3,02%	637	-5	-0,78%	643	6	0,94%
40 - 65 Jahre	1.141	1.125	-16	-1,40%	1.069	-56	-4,98%	995	-74	-6,92%	962	-33	-3,32%
65 - 80 Jahre	394	413	19	4,82%	486	73	17,68%	571	85	17,49%	604	33	5,78%
über 80 Jahre	100	154	54	54,00%	174	20	12,99%	200	26	14,94%	229	29	14,50%
Insgesamt	3.109	3.028	-81	-2,61%	3.005	-23	-0,76%	3.011	6	0,20%	3.017	6	0,20%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.27 Obergröningen

Tabelle 85: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Obergröningen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	15	8	-7	-46,67%	17	9	112,50%	15	-2	-11,76%	18	3	20,00%	8	-10	-55,56%
3 - 6 Jahre	15	9	-6	-40,00%	15	6	66,67%	16	1	6,67%	13	-3	-18,75%	9	-4	-30,77%
6 - 10 Jahre	9	24	15	166,67%	19	-5	-20,83%	30	11	57,89%	24	-6	-20,00%	18	-6	-25,00%
10 - 15 Jahre	31	14	-17	-54,84%	26	12	85,71%	23	-3	-11,54%	34	11	47,83%	26	-8	-23,53%
15 - 18 Jahre	22	25	3	13,64%	7	-18	-72,00%	18	11	157,14%	18	0	0,00%	18	0	0,00%
18 - 20 Jahre	15	9	-6	-40,00%	8	-1	-11,11%	13	5	62,50%	7	-6	-46,15%	19	12	171,43%
20 - 25 Jahre	32	32	0	0,00%	30	-2	-6,25%	12	-18	-60,00%	21	9	75,00%	31	10	47,62%
25 - 30 Jahre	35	27	-8	-22,86%	31	4	14,81%	22	-9	-29,03%	12	-10	-45,45%	20	8	66,67%
30 - 35 Jahre	33	40	7	21,21%	33	-7	-17,50%	32	-1	-3,03%	22	-10	-31,25%	10	-12	-54,55%
35 - 40 Jahre	14	35	21	150,00%	41	6	17,14%	43	2	4,88%	34	-9	-20,93%	20	-14	-41,18%
40 - 45 Jahre	40	17	-23	-57,50%	36	19	111,76%	37	1	2,78%	48	11	29,73%	30	-18	-37,50%
45 - 50 Jahre	27	39	12	44,44%	21	-18	-46,15%	40	19	90,48%	37	-3	-7,50%	44	7	18,92%
50 - 55 Jahre	31	26	-5	-16,13%	41	15	57,69%	19	-22	-53,66%	37	18	94,74%	40	3	8,11%
55 - 60 Jahre	28	32	4	14,29%	25	-7	-21,88%	41	16	64,00%	22	-19	-46,34%	38	16	72,73%
60 - 65 Jahre	17	28	11	64,71%	35	7	25,00%	22	-13	-37,14%	42	20	90,91%	26	-16	-38,10%
65 - 70 Jahre	13	18	5	38,46%	25	7	38,89%	33	8	32,00%	19	-14	-42,42%	40	21	110,53%
70 - 75 Jahre	10	15	5	50,00%	15	0	0,00%	22	7	46,67%	25	3	13,64%	13	-12	-48,00%
75 - 80 Jahre	12	9	-3	-25,00%	10	1	11,11%	10	0	0,00%	17	7	70,00%	23	6	35,29%
80 - 85 Jahre	14	7	-7	-50,00%	8	1	14,29%	5	-3	-37,50%	9	4	80,00%	13	4	44,44%
über 85 Jahre	8	13	5	62,50%	10	-3	-23,08%	7	-3	-30,00%	5	-2	-28,57%	5	0	0,00%
Insgesamt	421	427	6	1,43%	453	26	6,09%	460	7	1,55%	464	4	0,87%	451	-13	-2,80%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	107	89	-18	-16,82%	92	3	3,37%	115	23	25,00%	114	-1	-0,87%	98	-16	-14,04%
20 - 40 Jahre	114	134	20	17,54%	135	1	0,75%	109	-26	-19,26%	89	-20	-18,35%	81	-8	-8,99%
40 - 65 Jahre	143	142	-1	-0,70%	158	16	11,27%	159	1	0,63%	186	27	16,98%	178	-8	-4,30%
65 - 80 Jahre	35	42	7	20,00%	50	8	19,05%	65	15	30,00%	61	-4	-6,15%	76	15	24,59%
über 80 Jahre	22	20	-2	-9,09%	18	-2	-10,00%	12	-6	-33,33%	14	2	16,67%	18	4	28,57%
Insgesamt	421	427	6	1,43%	453	26	6,09%	460	7	1,55%	464	4	0,87%	451	-13	-2,80%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 86: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Obergröningen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	13	12	-1	-7,69%	15	3	25,00%	17	2	13,33%	18	1	5,88%
5 - 10 Jahre	21	14	-7	-33,33%	14	0	0,00%	17	3	21,43%	19	2	11,76%
10 - 15 Jahre	33	20	-13	-39,39%	15	-5	-25,00%	15	0	0,00%	17	2	13,33%
15 - 20 Jahre	38	30	-8	-21,05%	21	-9	-30,00%	17	-4	-19,05%	16	-1	-5,88%
20 - 25 Jahre	23	27	4	17,39%	24	-3	-11,11%	19	-5	-20,83%	16	-3	-15,79%
25 - 30 Jahre	14	20	6	42,86%	23	3	15,00%	23	0	0,00%	21	-2	-8,70%
30 - 35 Jahre	10	16	6	60,00%	22	6	37,50%	24	2	9,09%	23	-1	-4,17%
35 - 40 Jahre	22	12	-10	-45,45%	18	6	50,00%	23	5	27,78%	25	2	8,70%
40 - 45 Jahre	29	22	-7	-24,14%	16	-6	-27,27%	20	4	25,00%	24	4	20,00%
45 - 50 Jahre	44	28	-16	-36,36%	22	-6	-21,43%	18	-4	-18,18%	22	4	22,22%
50 - 55 Jahre	39	43	4	10,26%	29	-14	-32,56%	23	-6	-20,69%	19	-4	-17,39%
55 - 60 Jahre	43	36	-7	-16,28%	40	4	11,11%	29	-11	-27,50%	24	-5	-17,24%
60 - 65 Jahre	22	39	17	77,27%	34	-5	-12,82%	38	4	11,76%	27	-11	-28,95%
65 - 70 Jahre	40	21	-19	-47,50%	36	15	71,43%	31	-5	-13,89%	35	4	12,90%
70 - 75 Jahre	18	36	18	100,00%	19	-17	-47,22%	33	14	73,68%	30	-3	-9,09%
75 - 80 Jahre	20	15	-5	-25,00%	31	16	106,67%	17	-14	-45,16%	29	12	70,59%
80 - 85 Jahre	13	15	2	15,38%	11	-4	-26,67%	25	14	127,27%	14	-11	-44,00%
85 - 90 Jahre	7	9	2	28,57%	11	2	22,22%	7	-4	-36,36%	16	9	128,57%
über 90 Jahre	0	2	2	#DIV/0!	4	2	100,00%	6	2	50,00%	4	-2	-33,33%
Insgesamt	449	417	-32	-7,13%	405	-12	-2,88%	402	-3	-0,74%	399	-3	-0,75%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	105	76	-29	-27,62%	65	-11	-14,47%	66	1	1,54%	70	4	6,06%
20 - 40 Jahre	69	75	6	8,70%	87	12	16,00%	89	2	2,30%	85	-4	-4,49%
40 - 65 Jahre	177	168	-9	-5,08%	141	-27	-16,07%	128	-13	-9,22%	116	-12	-9,38%
65 - 80 Jahre	78	72	-6	-7,69%	86	14	19,44%	81	-5	-5,81%	94	13	16,05%
über 80 Jahre	20	26	6	30,00%	26	0	0,00%	38	12	46,15%	34	-4	-10,53%
Insgesamt	449	417	-32	-7,13%	405	-12	-2,88%	402	-3	-0,74%	399	-3	-0,75%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.28 Oberkochen

Tabelle 87: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Oberkochen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	271	244	-27	-9,96%	227	-17	-6,97%	178	-49	-21,59%	194	16	8,99%	202	8	4,12%
3 - 6 Jahre	248	295	47	18,95%	252	-43	-14,58%	219	-33	-13,10%	189	-30	-13,70%	188	-1	-0,53%
6 - 10 Jahre	378	395	17	4,50%	323	-72	-18,23%	348	25	7,74%	273	-75	-21,55%	273	0	0,00%
10 - 15 Jahre	429	468	39	9,09%	509	41	8,76%	442	-67	-13,16%	407	-35	-7,92%	382	-25	-6,14%
15 - 18 Jahre	255	258	3	1,18%	268	10	3,88%	315	47	17,54%	259	-56	-17,78%	250	-9	-3,47%
18 - 20 Jahre	204	175	-29	-14,22%	188	13	7,43%	189	1	0,53%	161	-28	-14,81%	155	-6	-3,73%
20 - 25 Jahre	636	419	-217	-34,12%	406	-13	-3,10%	435	29	7,14%	425	-10	-2,30%	437	12	2,82%
25 - 30 Jahre	674	621	-53	-7,86%	383	-238	-38,33%	394	11	2,87%	419	25	6,35%	422	3	0,72%
30 - 35 Jahre	586	663	77	13,14%	582	-81	-12,22%	398	-184	-31,62%	386	-12	-3,02%	414	28	7,25%
35 - 40 Jahre	554	635	81	14,62%	636	1	0,16%	622	-14	-2,20%	404	-218	-35,05%	457	53	13,12%
40 - 45 Jahre	462	553	91	19,70%	592	39	7,05%	660	68	11,49%	572	-88	-13,33%	454	-118	-20,63%
45 - 50 Jahre	534	462	-72	-13,48%	529	67	14,50%	600	71	13,42%	655	55	9,17%	578	-77	-11,76%
50 - 55 Jahre	686	546	-140	-20,41%	443	-103	-18,86%	524	81	18,28%	595	71	13,55%	653	58	9,75%
55 - 60 Jahre	602	674	72	11,96%	514	-160	-23,74%	440	-74	-14,40%	496	56	12,73%	614	118	23,79%
60 - 65 Jahre	601	582	-19	-3,16%	659	77	13,23%	490	-169	-25,64%	410	-80	-16,33%	470	60	14,63%
65 - 70 Jahre	470	557	87	18,51%	544	-13	-2,33%	612	68	12,50%	439	-173	-28,27%	429	-10	-2,28%
70 - 75 Jahre	296	420	124	41,89%	506	86	20,48%	500	-6	-1,19%	544	44	8,80%	351	-193	-35,48%
75 - 80 Jahre	301	257	-44	-14,62%	344	87	33,85%	421	77	22,38%	431	10	2,38%	471	40	9,28%
80 - 85 Jahre	185	216	31	16,76%	189	-27	-12,50%	246	57	30,16%	306	60	24,39%	328	22	7,19%
über 85 Jahre	74	152	78	105,41%	177	25	16,45%	173	-4	-2,26%	234	61	35,26%	257	23	9,83%
Insgesamt	8.446	8.592	146	1,73%	8.271	-321	-3,74%	8.206	-65	-0,79%	7.799	-407	-4,96%	7.785	-14	-0,18%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.785	1.835	50	2,80%	1.767	-68	-3,71%	1.691	-76	-4,30%	1.483	-208	-12,30%	1.450	-33	-2,23%
20 - 40 Jahre	2.450	2.338	-112	-4,57%	2.007	-331	-14,16%	1.849	-158	-7,87%	1.634	-215	-11,63%	1.730	96	5,88%
40 - 65 Jahre	2.885	2.817	-68	-2,36%	2.737	-80	-2,84%	2.714	-23	-0,84%	2.728	14	0,52%	2.769	41	1,50%
65 - 80 Jahre	1.067	1.234	167	15,65%	1.394	160	12,97%	1.533	139	9,97%	1.414	-119	-7,76%	1.251	-163	-11,53%
über 80 Jahre	259	368	109	42,08%	366	-2	-0,54%	419	53	14,48%	540	121	28,88%	585	45	8,33%
Insgesamt	8.446	8.592	146	1,73%	8.271	-321	-3,74%	8.206	-65	-0,79%	7.799	-407	-4,96%	7.785	-14	-0,18%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 88: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Oberkochen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	337	363	26	7,72%	374	11	3,03%	362	-12	-3,21%	343	-19	-5,25%
5 - 10 Jahre	368	366	-2	-0,54%	386	20	5,46%	391	5	1,30%	380	-11	-2,81%
10 - 15 Jahre	365	388	23	6,30%	382	-6	-1,55%	401	19	4,97%	406	5	1,25%
15 - 20 Jahre	414	381	-33	-7,97%	394	13	3,41%	389	-5	-1,27%	405	16	4,11%
20 - 25 Jahre	403	412	9	2,23%	369	-43	-10,44%	374	5	1,36%	374	0	0,00%
25 - 30 Jahre	464	459	-5	-1,08%	439	-20	-4,36%	398	-41	-9,34%	396	-2	-0,50%
30 - 35 Jahre	472	503	31	6,57%	484	-19	-3,78%	460	-24	-4,96%	427	-33	-7,17%
35 - 40 Jahre	455	505	50	10,99%	519	14	2,77%	500	-19	-3,66%	479	-21	-4,20%
40 - 45 Jahre	456	488	32	7,02%	517	29	5,94%	524	7	1,35%	509	-15	-2,86%
45 - 50 Jahre	581	493	-88	-15,15%	509	16	3,25%	531	22	4,32%	538	7	1,32%
50 - 55 Jahre	658	599	-59	-8,97%	507	-92	-15,36%	520	13	2,56%	540	20	3,85%
55 - 60 Jahre	592	655	63	10,64%	598	-57	-8,70%	507	-91	-15,22%	518	11	2,17%
60 - 65 Jahre	478	578	100	20,92%	637	59	10,21%	584	-53	-8,32%	498	-86	-14,73%
65 - 70 Jahre	390	458	68	17,44%	549	91	19,87%	606	57	10,38%	560	-46	-7,59%
70 - 75 Jahre	401	364	-37	-9,23%	427	63	17,31%	511	84	19,67%	566	55	10,76%
75 - 80 Jahre	473	358	-115	-24,31%	329	-29	-8,10%	385	56	17,02%	461	76	19,74%
80 - 85 Jahre	322	378	56	17,39%	291	-87	-23,02%	273	-18	-6,19%	321	48	17,58%
85 - 90 Jahre	175	205	30	17,14%	247	42	20,49%	195	-52	-21,05%	193	-2	-1,03%
über 90 Jahre	78	91	13	16,67%	112	21	23,08%	143	31	27,68%	133	-10	-6,99%
Insgesamt	7.882	8.044	162	2,06%	8.070	26	0,32%	8.054	-16	-0,20%	8.047	-7	-0,09%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.484	1.498	14	0,94%	1.536	38	2,54%	1.543	7	0,46%	1.534	-9	-0,58%
20 - 40 Jahre	1.794	1.879	85	4,74%	1.811	-68	-3,62%	1.732	-79	-4,36%	1.676	-56	-3,23%
40 - 65 Jahre	2.765	2.813	48	1,74%	2.768	-45	-1,60%	2.666	-102	-3,68%	2.603	-63	-2,36%
65 - 80 Jahre	1.264	1.180	-84	-6,65%	1.305	125	10,59%	1.502	197	15,10%	1.587	85	5,66%
über 80 Jahre	575	674	99	17,22%	650	-24	-3,56%	611	-39	-6,00%	647	36	5,89%
Insgesamt	7.882	8.044	162	2,06%	8.070	26	0,32%	8.054	-16	-0,20%	8.047	-7	-0,09%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.29 Rainau

Tabelle 89: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rainau in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	141	147	6	4,26%	121	-26	-17,69%	105	-16	-13,22%	81	-24	-22,86%	94	13	16,05%
3 - 6 Jahre	102	143	41	40,20%	117	-26	-18,18%	117	0	0,00%	98	-19	-16,24%	81	-17	-17,35%
6 - 10 Jahre	144	169	25	17,36%	206	37	21,89%	160	-46	-22,33%	158	-2	-1,25%	135	-23	-14,56%
10 - 15 Jahre	208	211	3	1,44%	228	17	8,06%	241	13	5,70%	205	-36	-14,94%	185	-20	-9,76%
15 - 18 Jahre	125	130	5	4,00%	132	2	1,54%	162	30	22,73%	153	-9	-5,56%	134	-19	-12,42%
18 - 20 Jahre	91	71	-20	-21,98%	78	7	9,86%	79	1	1,28%	93	14	17,72%	100	7	7,53%
20 - 25 Jahre	228	204	-24	-10,53%	200	-4	-1,96%	196	-4	-2,00%	213	17	8,67%	202	-11	-5,16%
25 - 30 Jahre	291	237	-54	-18,56%	216	-21	-8,86%	184	-32	-14,81%	188	4	2,17%	215	27	14,36%
30 - 35 Jahre	207	328	121	58,45%	257	-71	-21,65%	211	-46	-17,90%	185	-26	-12,32%	192	7	3,78%
35 - 40 Jahre	202	232	30	14,85%	321	89	38,36%	257	-64	-19,94%	225	-32	-12,45%	192	-33	-14,67%
40 - 45 Jahre	166	217	51	30,72%	225	8	3,69%	337	112	49,78%	268	-69	-20,47%	196	-72	-26,87%
45 - 50 Jahre	120	172	52	43,33%	227	55	31,98%	222	-5	-2,20%	338	116	52,25%	286	-52	-15,38%
50 - 55 Jahre	172	124	-48	-27,91%	171	47	37,90%	228	57	33,33%	244	16	7,02%	297	53	21,72%
55 - 60 Jahre	145	168	23	15,86%	120	-48	-28,57%	165	45	37,50%	239	74	44,85%	248	9	3,77%
60 - 65 Jahre	116	145	29	25,00%	172	27	18,62%	122	-50	-29,07%	165	43	35,25%	208	43	26,06%
65 - 70 Jahre	100	107	7	7,00%	129	22	20,56%	160	31	24,03%	112	-48	-30,00%	157	45	40,18%
70 - 75 Jahre	59	102	43	72,88%	92	-10	-9,80%	121	29	31,52%	139	18	14,88%	93	-46	-33,09%
75 - 80 Jahre	76	53	-23	-30,26%	78	25	47,17%	79	1	1,28%	103	24	30,38%	127	24	23,30%
80 - 85 Jahre	39	42	3	7,69%	39	-3	-7,14%	56	17	43,59%	61	5	8,93%	88	27	44,26%
über 85 Jahre	29	38	9	31,03%	28	-10	-26,32%	30	2	7,14%	32	2	6,67%	52	20	62,50%
Insgesamt	2.761	3.040	279	10,11%	3.157	117	3,85%	3.232	75	2,38%	3.300	68	2,10%	3.282	-18	-0,55%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	811	871	60	7,40%	882	11	1,26%	864	-18	-2,04%	788	-76	-8,80%	729	-59	-7,49%
20 - 40 Jahre	928	1.001	73	7,87%	994	-7	-0,70%	848	-146	-14,69%	811	-37	-4,36%	801	-10	-1,23%
40 - 65 Jahre	719	826	107	14,88%	915	89	10,77%	1.074	159	17,38%	1.254	180	16,76%	1.235	-19	-1,52%
65 - 80 Jahre	235	262	27	11,49%	299	37	14,12%	360	61	20,40%	354	-6	-1,67%	377	23	6,50%
über 80 Jahre	68	80	12	17,65%	67	-13	-16,25%	86	19	28,36%	93	7	8,14%	140	47	50,54%
Insgesamt	2.761	3.040	279	10,11%	3.157	117	3,85%	3.232	75	2,38%	3.300	68	2,10%	3.282	-18	-0,55%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 90: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rainau in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	134	136	2	1,49%	131	-5	-3,68%	127	-4	-3,05%	123	-4	-3,15%
5 - 10 Jahre	164	133	-31	-18,90%	140	7	5,26%	138	-2	-1,43%	135	-3	-2,17%
10 - 15 Jahre	191	161	-30	-15,71%	136	-25	-15,53%	146	10	7,35%	144	-2	-1,37%
15 - 20 Jahre	198	181	-17	-8,59%	159	-22	-12,15%	138	-21	-13,21%	147	9	6,52%
20 - 25 Jahre	218	161	-57	-26,15%	156	-5	-3,11%	146	-10	-6,41%	132	-14	-9,59%
25 - 30 Jahre	195	173	-22	-11,28%	156	-17	-9,83%	154	-2	-1,28%	149	-5	-3,25%
30 - 35 Jahre	192	171	-21	-10,94%	171	0	0,00%	165	-6	-3,51%	161	-4	-2,42%
35 - 40 Jahre	193	179	-14	-7,25%	173	-6	-3,35%	177	4	2,31%	172	-5	-2,82%
40 - 45 Jahre	211	186	-25	-11,85%	178	-8	-4,30%	178	0	0,00%	181	3	1,69%
45 - 50 Jahre	287	209	-78	-27,18%	189	-20	-9,57%	185	-4	-2,12%	185	0	0,00%
50 - 55 Jahre	319	274	-45	-14,11%	208	-66	-24,09%	191	-17	-8,17%	188	-3	-1,57%
55 - 60 Jahre	213	300	87	40,85%	265	-35	-11,67%	205	-60	-22,64%	191	-14	-6,83%
60 - 65 Jahre	207	203	-4	-1,93%	283	80	39,41%	255	-28	-9,89%	200	-55	-21,57%
65 - 70 Jahre	145	193	48	33,10%	192	-1	-0,52%	266	74	38,54%	241	-25	-9,40%
70 - 75 Jahre	99	131	32	32,32%	176	45	34,35%	178	2	1,14%	246	68	38,20%
75 - 80 Jahre	121	87	-34	-28,10%	119	32	36,78%	158	39	32,77%	160	2	1,27%
80 - 85 Jahre	83	99	16	19,28%	71	-28	-28,28%	98	27	38,03%	132	34	34,69%
85 - 90 Jahre	32	51	19	59,38%	66	15	29,41%	50	-16	-24,24%	69	19	38,00%
über 90 Jahre	13	18	5	38,46%	28	10	55,56%	39	11	39,29%	37	-2	-5,13%
Insgesamt	3.215	3.046	-169	-5,26%	2.997	-49	-1,61%	2.994	-3	-0,10%	2.993	-1	-0,03%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	687	611	-76	-11,06%	566	-45	-7,36%	549	-17	-3,00%	549	0	0,00%
20 - 40 Jahre	798	684	-114	-14,29%	656	-28	-4,09%	642	-14	-2,13%	614	-28	-4,36%
40 - 65 Jahre	1.237	1.172	-65	-5,25%	1.123	-49	-4,18%	1.014	-109	-9,71%	945	-69	-6,80%
65 - 80 Jahre	365	411	46	12,60%	487	76	18,49%	602	115	23,61%	647	45	7,48%
über 80 Jahre	128	168	40	31,25%	165	-3	-1,79%	187	22	13,33%	238	51	27,27%
Insgesamt	3.215	3.046	-169	-5,26%	2.997	-49	-1,61%	2.994	-3	-0,10%	2.993	-1	-0,03%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.30 Riesbürg

Tabelle 91: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Riesbürg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	66	79	13	19,70%	84	5	6,33%	74	-10	-11,90%	51	-23	-31,08%	61	10	19,61%
3 - 6 Jahre	72	94	22	30,56%	82	-12	-12,77%	69	-13	-15,85%	62	-7	-10,14%	58	-4	-6,45%
6 - 10 Jahre	103	108	5	4,85%	119	11	10,19%	121	2	1,68%	93	-28	-23,14%	81	-12	-12,90%
10 - 15 Jahre	117	136	19	16,24%	161	25	18,38%	145	-16	-9,94%	135	-10	-6,90%	120	-15	-11,11%
15 - 18 Jahre	67	82	15	22,39%	88	6	7,32%	100	12	13,64%	73	-27	-27,00%	94	21	28,77%
18 - 20 Jahre	59	53	-6	-10,17%	61	8	15,09%	51	-10	-16,39%	63	12	23,53%	57	-6	-9,52%
20 - 25 Jahre	155	127	-28	-18,06%	145	18	14,17%	157	12	8,28%	126	-31	-19,75%	122	-4	-3,17%
25 - 30 Jahre	167	171	4	2,40%	119	-52	-30,41%	119	0	0,00%	144	25	21,01%	124	-20	-13,89%
30 - 35 Jahre	152	178	26	17,11%	178	0	0,00%	122	-56	-31,46%	106	-16	-13,11%	136	30	28,30%
35 - 40 Jahre	132	167	35	26,52%	184	17	10,18%	175	-9	-4,89%	110	-65	-37,14%	140	30	27,27%
40 - 45 Jahre	126	150	24	19,05%	173	23	15,33%	193	20	11,56%	158	-35	-18,13%	122	-36	-22,78%
45 - 50 Jahre	125	131	6	4,80%	157	26	19,85%	190	33	21,02%	189	-1	-0,53%	161	-28	-14,81%
50 - 55 Jahre	132	125	-7	-5,30%	136	11	8,80%	160	24	17,65%	187	27	16,88%	183	-4	-2,14%
55 - 60 Jahre	123	123	0	0,00%	123	0	0,00%	133	10	8,13%	157	24	18,05%	189	32	20,38%
60 - 65 Jahre	122	119	-3	-2,46%	120	1	0,84%	116	-4	-3,33%	131	15	12,93%	167	36	27,48%
65 - 70 Jahre	113	116	3	2,65%	117	1	0,86%	117	0	0,00%	111	-6	-5,13%	146	35	31,53%
70 - 75 Jahre	64	106	42	65,63%	105	-1	-0,94%	111	6	5,71%	98	-13	-11,71%	83	-15	-15,31%
75 - 80 Jahre	75	59	-16	-21,33%	84	25	42,37%	102	18	21,43%	89	-13	-12,75%	97	8	8,99%
80 - 85 Jahre	32	53	21	65,63%	39	-14	-26,42%	56	17	43,59%	86	30	53,57%	74	-12	-13,95%
über 85 Jahre	27	19	-8	-29,63%	36	17	89,47%	34	-2	-5,56%	39	5	14,71%	47	8	20,51%
Insgesamt	2.029	2.196	167	8,23%	2.311	115	5,24%	2.345	34	1,47%	2.208	-137	-5,84%	2.262	54	2,45%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	484	552	68	14,05%	595	43	7,79%	560	-35	-5,88%	477	-83	-14,82%	471	-6	-1,26%
20 - 40 Jahre	606	643	37	6,11%	626	-17	-2,64%	573	-53	-8,47%	486	-87	-15,18%	522	36	7,41%
40 - 65 Jahre	628	648	20	3,18%	709	61	9,41%	792	83	11,71%	822	30	3,79%	822	0	0,00%
65 - 80 Jahre	252	281	29	11,51%	306	25	8,90%	330	24	7,84%	298	-32	-9,70%	326	28	9,40%
über 80 Jahre	59	72	13	22,03%	75	3	4,17%	90	15	20,00%	125	35	38,89%	121	-4	-3,20%
Insgesamt	2.029	2.196	167	8,23%	2.311	115	5,24%	2.345	34	1,47%	2.208	-137	-5,84%	2.262	54	2,45%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 92: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Riesbürg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	109	127	18	16,51%	129	2	1,57%	121	-8	-6,20%	111	-10	-8,26%
5 - 10 Jahre	99	123	24	24,24%	134	11	8,94%	134	0	0,00%	127	-7	-5,22%
10 - 15 Jahre	119	109	-10	-8,40%	128	19	17,43%	137	9	7,03%	136	-1	-0,73%
15 - 20 Jahre	154	124	-30	-19,48%	113	-11	-8,87%	127	14	12,39%	136	9	7,09%
20 - 25 Jahre	131	148	17	12,98%	119	-29	-19,59%	111	-8	-6,72%	118	7	6,31%
25 - 30 Jahre	138	152	14	10,14%	146	-6	-3,95%	123	-23	-15,75%	119	-4	-3,25%
30 - 35 Jahre	137	164	27	19,71%	160	-4	-2,44%	148	-12	-7,50%	133	-15	-10,14%
35 - 40 Jahre	135	157	22	16,30%	171	14	8,92%	163	-8	-4,68%	154	-9	-5,52%
40 - 45 Jahre	125	151	26	20,80%	164	13	8,61%	171	7	4,27%	165	-6	-3,51%
45 - 50 Jahre	179	142	-37	-20,67%	158	16	11,27%	167	9	5,70%	174	7	4,19%
50 - 55 Jahre	203	189	-14	-6,90%	149	-40	-21,16%	162	13	8,72%	170	8	4,94%
55 - 60 Jahre	188	203	15	7,98%	188	-15	-7,39%	150	-38	-20,21%	161	11	7,33%
60 - 65 Jahre	162	184	22	13,58%	198	14	7,61%	182	-16	-8,08%	146	-36	-19,78%
65 - 70 Jahre	127	154	27	21,26%	173	19	12,34%	185	12	6,94%	172	-13	-7,03%
70 - 75 Jahre	105	116	11	10,48%	140	24	20,69%	159	19	13,57%	171	12	7,55%
75 - 80 Jahre	86	94	8	9,30%	103	9	9,57%	123	20	19,42%	142	19	15,45%
80 - 85 Jahre	63	69	6	9,52%	74	5	7,25%	85	11	14,86%	100	15	17,65%
85 - 90 Jahre	48	41	-7	-14,58%	47	6	14,63%	47	0	0,00%	57	10	21,28%
über 90 Jahre	10	22	12	120,00%	22	0	0,00%	26	4	18,18%	27	1	3,85%
Insgesamt	2.318	2.469	151	6,51%	2.516	47	1,90%	2.521	5	0,20%	2.519	-2	-0,08%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	481	483	2	0,42%	504	21	4,35%	519	15	2,98%	510	-9	-1,73%
20 - 40 Jahre	541	621	80	14,79%	596	-25	-4,03%	545	-51	-8,56%	524	-21	-3,85%
40 - 65 Jahre	857	869	12	1,40%	857	-12	-1,38%	832	-25	-2,92%	816	-16	-1,92%
65 - 80 Jahre	318	364	46	14,47%	416	52	14,29%	467	51	12,26%	485	18	3,85%
über 80 Jahre	121	132	11	9,09%	143	11	8,33%	158	15	10,49%	184	26	16,46%
Insgesamt	2.318	2.469	151	6,51%	2.516	47	1,90%	2.521	5	0,20%	2.519	-2	-0,08%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.31 Rosenberg

Tabelle 93: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rosenberg in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	100	127	27	27,00%	85	-42	-33,07%	76	-9	-10,59%	75	-1	-1,32%	56	-19	-25,33%
3 - 6 Jahre	97	121	24	24,74%	110	-11	-9,09%	95	-15	-13,64%	81	-14	-14,74%	71	-10	-12,35%
6 - 10 Jahre	147	150	3	2,04%	173	23	15,33%	131	-42	-24,28%	119	-12	-9,16%	89	-30	-25,21%
10 - 15 Jahre	167	201	34	20,36%	188	-13	-6,47%	217	29	15,43%	171	-46	-21,20%	142	-29	-16,96%
15 - 18 Jahre	91	101	10	10,99%	115	14	13,86%	120	5	4,35%	122	2	1,67%	103	-19	-15,57%
18 - 20 Jahre	61	68	7	11,48%	80	12	17,65%	71	-9	-11,25%	86	15	21,13%	62	-24	-27,91%
20 - 25 Jahre	192	148	-44	-22,92%	156	8	5,41%	173	17	10,90%	152	-21	-12,14%	166	14	9,21%
25 - 30 Jahre	211	207	-4	-1,90%	136	-71	-34,30%	140	4	2,94%	148	8	5,71%	156	8	5,41%
30 - 35 Jahre	195	252	57	29,23%	184	-68	-26,98%	123	-61	-33,15%	143	20	16,26%	136	-7	-4,90%
35 - 40 Jahre	186	218	32	17,20%	255	37	16,97%	196	-59	-23,14%	126	-70	-35,71%	163	37	29,37%
40 - 45 Jahre	128	196	68	53,13%	210	14	7,14%	246	36	17,14%	192	-54	-21,95%	139	-53	-27,60%
45 - 50 Jahre	122	129	7	5,74%	184	55	42,64%	218	34	18,48%	253	35	16,06%	194	-59	-23,32%
50 - 55 Jahre	140	111	-29	-20,71%	127	16	14,41%	186	59	46,46%	209	23	12,37%	252	43	20,57%
55 - 60 Jahre	114	135	21	18,42%	109	-26	-19,26%	123	14	12,84%	179	56	45,53%	224	45	25,14%
60 - 65 Jahre	141	111	-30	-21,28%	129	18	16,22%	103	-26	-20,16%	116	13	12,62%	177	61	52,59%
65 - 70 Jahre	108	125	17	15,74%	104	-21	-16,80%	122	18	17,31%	95	-27	-22,13%	131	36	37,89%
70 - 75 Jahre	74	99	25	33,78%	113	14	14,14%	96	-17	-15,04%	111	15	15,63%	79	-32	-28,83%
75 - 80 Jahre	71	62	-9	-12,68%	83	21	33,87%	91	8	9,64%	88	-3	-3,30%	121	33	37,50%
80 - 85 Jahre	30	60	30	100,00%	46	-14	-23,33%	52	6	13,04%	79	27	51,92%	66	-13	-16,46%
über 85 Jahre	35	36	1	2,86%	46	10	27,78%	43	-3	-6,52%	48	5	11,63%	62	14	29,17%
Insgesamt	2.410	2.657	247	10,25%	2.633	-24	-0,90%	2.622	-11	-0,42%	2.593	-29	-1,11%	2.589	-4	-0,15%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	663	768	105	15,84%	751	-17	-2,21%	710	-41	-5,46%	654	-56	-7,89%	523	-131	-20,03%
20 - 40 Jahre	784	825	41	5,23%	731	-94	-11,39%	632	-99	-13,54%	569	-63	-9,97%	621	52	9,14%
40 - 65 Jahre	645	682	37	5,74%	759	77	11,29%	876	117	15,42%	949	73	8,33%	986	37	3,90%
65 - 80 Jahre	253	286	33	13,04%	300	14	4,90%	309	9	3,00%	294	-15	-4,85%	331	37	12,59%
über 80 Jahre	65	96	31	47,69%	92	-4	-4,17%	95	3	3,26%	127	32	33,68%	128	1	0,79%
Insgesamt	2.410	2.657	247	10,25%	2.633	-24	-0,90%	2.622	-11	-0,42%	2.593	-29	-1,11%	2.589	-4	-0,15%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 94: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Rosenberg in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	110	112	2	1,82%	111	-1	-0,89%	110	-1	-0,90%	104	-6	-5,45%
5 - 10 Jahre	119	113	-6	-5,04%	118	5	4,42%	118	0	0,00%	117	-1	-0,85%
10 - 15 Jahre	141	120	-21	-14,89%	115	-5	-4,17%	123	8	6,96%	122	-1	-0,81%
15 - 20 Jahre	171	138	-33	-19,30%	120	-18	-13,04%	116	-4	-3,33%	123	7	6,03%
20 - 25 Jahre	173	137	-36	-20,81%	122	-15	-10,95%	111	-11	-9,02%	109	-2	-1,80%
25 - 30 Jahre	146	144	-2	-1,37%	131	-13	-9,03%	123	-8	-6,11%	117	-6	-4,88%
30 - 35 Jahre	147	138	-9	-6,12%	144	6	4,35%	138	-6	-4,17%	131	-7	-5,07%
35 - 40 Jahre	159	146	-13	-8,18%	145	-1	-0,68%	150	5	3,45%	144	-6	-4,00%
40 - 45 Jahre	146	158	12	8,22%	149	-9	-5,70%	150	1	0,67%	154	4	2,67%
45 - 50 Jahre	218	149	-69	-31,65%	159	10	6,71%	153	-6	-3,77%	154	1	0,65%
50 - 55 Jahre	249	212	-37	-14,86%	152	-60	-28,30%	162	10	6,58%	158	-4	-2,47%
55 - 60 Jahre	213	237	24	11,27%	205	-32	-13,50%	151	-54	-26,34%	160	9	5,96%
60 - 65 Jahre	176	200	24	13,64%	224	24	12,00%	198	-26	-11,61%	148	-50	-25,25%
65 - 70 Jahre	113	162	49	43,36%	186	24	14,81%	208	22	11,83%	184	-24	-11,54%
70 - 75 Jahre	94	102	8	8,51%	147	45	44,12%	168	21	14,29%	190	22	13,10%
75 - 80 Jahre	107	82	-25	-23,36%	90	8	9,76%	131	41	45,56%	151	20	15,27%
80 - 85 Jahre	69	84	15	21,74%	65	-19	-22,62%	74	9	13,85%	106	32	43,24%
85 - 90 Jahre	44	43	-1	-2,27%	54	11	25,58%	41	-13	-24,07%	50	9	21,95%
über 90 Jahre	15	19	4	26,67%	22	3	15,79%	29	7	31,82%	26	-3	-10,34%
Insgesamt	2.610	2.496	-114	-4,37%	2.459	-37	-1,48%	2.454	-5	-0,20%	2.448	-6	-0,24%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	541	483	-58	-10,72%	464	-19	-3,93%	467	3	0,65%	466	-1	-0,21%
20 - 40 Jahre	625	565	-60	-9,60%	542	-23	-4,07%	522	-20	-3,69%	501	-21	-4,02%
40 - 65 Jahre	1.002	956	-46	-4,59%	889	-67	-7,01%	814	-75	-8,44%	774	-40	-4,91%
65 - 80 Jahre	314	346	32	10,19%	423	77	22,25%	507	84	19,86%	525	18	3,55%
über 80 Jahre	128	146	18	14,06%	141	-5	-3,42%	144	3	2,13%	182	38	26,39%
Insgesamt	2.610	2.496	-114	-4,37%	2.459	-37	-1,48%	2.454	-5	-0,20%	2.448	-6	-0,24%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.32 Ruppertshofen

Tabelle 95: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ruppertshofen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	73	78	5	6,85%	68	-10	-12,82%	53	-15	-22,06%	48	-5	-9,43%	49	1	2,08%
3 - 6 Jahre	50	78	28	56,00%	97	19	24,36%	67	-30	-30,93%	55	-12	-17,91%	48	-7	-12,73%
6 - 10 Jahre	88	113	25	28,41%	131	18	15,93%	107	-24	-18,32%	85	-22	-20,56%	82	-3	-3,53%
10 - 15 Jahre	98	127	29	29,59%	147	20	15,75%	174	27	18,37%	117	-57	-32,76%	100	-17	-14,53%
15 - 18 Jahre	71	80	9	12,68%	85	5	6,25%	95	10	11,76%	96	1	1,05%	67	-29	-30,21%
18 - 20 Jahre	50	57	7	14,00%	70	13	22,81%	53	-17	-24,29%	68	15	28,30%	43	-25	-36,76%
20 - 25 Jahre	97	111	14	14,43%	100	-11	-9,91%	115	15	15,00%	116	1	0,87%	121	5	4,31%
25 - 30 Jahre	116	118	2	1,72%	107	-11	-9,32%	95	-12	-11,21%	100	5	5,26%	104	4	4,00%
30 - 35 Jahre	139	155	16	11,51%	146	-9	-5,81%	101	-45	-30,82%	96	-5	-4,95%	100	4	4,17%
35 - 40 Jahre	114	162	48	42,11%	175	13	8,02%	167	-8	-4,57%	102	-65	-38,92%	109	7	6,86%
40 - 45 Jahre	76	129	53	69,74%	167	38	29,46%	178	11	6,59%	165	-13	-7,30%	96	-69	-41,82%
45 - 50 Jahre	57	79	22	38,60%	134	55	69,62%	159	25	18,66%	170	11	6,92%	144	-26	-15,29%
50 - 55 Jahre	81	59	-22	-27,16%	85	26	44,07%	129	44	51,76%	159	30	23,26%	178	19	11,95%
55 - 60 Jahre	78	85	7	8,97%	64	-21	-24,71%	75	11	17,19%	128	53	70,67%	163	35	27,34%
60 - 65 Jahre	58	82	24	41,38%	88	6	7,32%	63	-25	-28,41%	73	10	15,87%	130	57	78,08%
65 - 70 Jahre	54	50	-4	-7,41%	78	28	56,00%	82	4	5,13%	59	-23	-28,05%	74	15	25,42%
70 - 75 Jahre	37	50	13	35,14%	46	-4	-8,00%	67	21	45,65%	76	9	13,43%	60	-16	-21,05%
75 - 80 Jahre	37	29	-8	-21,62%	42	13	44,83%	42	0	0,00%	62	20	47,62%	68	6	9,68%
80 - 85 Jahre	26	27	1	3,85%	19	-8	-29,63%	30	11	57,89%	32	2	6,67%	50	18	56,25%
über 85 Jahre	12	20	8	66,67%	22	2	10,00%	19	-3	-13,64%	26	7	36,84%	30	4	15,38%
Insgesamt	1.412	1.689	277	19,62%	1.871	182	10,78%	1.871	0	0,00%	1.833	-38	-2,03%	1.816	-17	-0,93%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	430	533	103	23,95%	598	65	12,20%	549	-49	-8,19%	469	-80	-14,57%	389	-80	-17,06%
20 - 40 Jahre	466	546	80	17,17%	528	-18	-3,30%	478	-50	-9,47%	414	-64	-13,39%	434	20	4,83%
40 - 65 Jahre	350	434	84	24,00%	538	104	23,96%	604	66	12,27%	695	91	15,07%	711	16	2,30%
65 - 80 Jahre	128	129	1	0,78%	166	37	28,68%	191	25	15,06%	197	6	3,14%	202	5	2,54%
über 80 Jahre	38	47	9	23,68%	41	-6	-12,77%	49	8	19,51%	58	9	18,37%	80	22	37,93%
Insgesamt	1.412	1.689	277	19,62%	1.871	182	10,78%	1.871	0	0,00%	1.833	-38	-2,03%	1.816	-17	-0,93%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 96: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Ruppertshofen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	73	75	2	2,74%	73	-2	-2,67%	73	0	0,00%	70	-3	-4,11%
5 - 10 Jahre	91	74	-17	-18,68%	80	6	8,11%	78	-2	-2,50%	78	0	0,00%
10 - 15 Jahre	107	90	-17	-15,89%	75	-15	-16,67%	82	7	9,33%	81	-1	-1,22%
15 - 20 Jahre	113	101	-12	-10,62%	88	-13	-12,87%	78	-10	-11,36%	82	4	5,13%
20 - 25 Jahre	126	91	-35	-27,78%	87	-4	-4,40%	80	-7	-8,05%	74	-6	-7,50%
25 - 30 Jahre	99	99	0	0,00%	88	-11	-11,11%	86	-2	-2,27%	82	-4	-4,65%
30 - 35 Jahre	102	91	-11	-10,78%	96	5	5,49%	92	-4	-4,17%	90	-2	-2,17%
35 - 40 Jahre	100	98	-2	-2,00%	95	-3	-3,06%	100	5	5,26%	97	-3	-3,00%
40 - 45 Jahre	97	99	2	2,06%	101	2	2,02%	99	-2	-1,98%	103	4	4,04%
45 - 50 Jahre	163	98	-65	-39,88%	100	2	2,04%	104	4	4,00%	103	-1	-0,96%
50 - 55 Jahre	171	157	-14	-8,19%	100	-57	-36,31%	103	3	3,00%	105	2	1,94%
55 - 60 Jahre	151	161	10	6,62%	150	-11	-6,83%	101	-49	-32,67%	104	3	2,97%
60 - 65 Jahre	125	140	15	12,00%	152	12	8,57%	143	-9	-5,92%	97	-46	-32,17%
65 - 70 Jahre	69	114	45	65,22%	130	16	14,04%	142	12	9,23%	134	-8	-5,63%
70 - 75 Jahre	57	62	5	8,77%	103	41	66,13%	116	13	12,62%	130	14	12,07%
75 - 80 Jahre	72	51	-21	-29,17%	55	4	7,84%	92	37	67,27%	103	11	11,96%
80 - 85 Jahre	49	56	7	14,29%	40	-16	-28,57%	45	5	12,50%	75	30	66,67%
85 - 90 Jahre	17	31	14	82,35%	37	6	19,35%	26	-11	-29,73%	30	4	15,38%
über 90 Jahre	8	8	0	0,00%	14	6	75,00%	20	6	42,86%	18	-2	-10,00%
Insgesamt	1.790	1.696	-94	-5,25%	1.664	-32	-1,89%	1.660	-4	-0,24%	1.656	-4	-0,24%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	384	340	-44	-11,46%	316	-24	-7,06%	311	-5	-1,58%	311	0	0,00%
20 - 40 Jahre	427	379	-48	-11,24%	366	-13	-3,43%	358	-8	-2,19%	343	-15	-4,19%
40 - 65 Jahre	707	655	-52	-7,36%	603	-52	-7,94%	550	-53	-8,79%	512	-38	-6,91%
65 - 80 Jahre	198	227	29	14,65%	288	61	26,87%	350	62	21,53%	367	17	4,86%
über 80 Jahre	74	95	21	28,38%	91	-4	-4,21%	91	0	0,00%	123	32	35,16%
Insgesamt	1.790	1.696	-94	-5,25%	1.664	-32	-1,89%	1.660	-4	-0,24%	1.656	-4	-0,24%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.33 Schechingen

Tabelle 97: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Schechingen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	78	107	29	37,18%	104	-3	-2,80%	72	-32	-30,77%	67	-5	-6,94%	63	-4	-5,97%
3 - 6 Jahre	80	124	44	55,00%	95	-29	-23,39%	78	-17	-17,89%	45	-33	-42,31%	55	10	22,22%
6 - 10 Jahre	108	144	36	33,33%	177	33	22,92%	135	-42	-23,73%	95	-40	-29,63%	79	-16	-16,84%
10 - 15 Jahre	103	180	77	74,76%	174	-6	-3,33%	189	15	8,62%	161	-28	-14,81%	117	-44	-27,33%
15 - 18 Jahre	66	88	22	33,33%	108	20	22,73%	107	-1	-0,93%	102	-5	-4,67%	74	-28	-27,45%
18 - 20 Jahre	42	40	-2	-4,76%	75	35	87,50%	66	-9	-12,00%	86	20	30,30%	60	-26	-30,23%
20 - 25 Jahre	160	132	-28	-17,50%	126	-6	-4,55%	157	31	24,60%	150	-7	-4,46%	155	5	3,33%
25 - 30 Jahre	168	198	30	17,86%	141	-57	-28,79%	119	-22	-15,60%	133	14	11,76%	130	-3	-2,26%
30 - 35 Jahre	164	227	63	38,41%	204	-23	-10,13%	153	-51	-25,00%	131	-22	-14,38%	129	-2	-1,53%
35 - 40 Jahre	147	206	59	40,14%	237	31	15,05%	204	-33	-13,92%	143	-61	-29,90%	121	-22	-15,38%
40 - 45 Jahre	105	180	75	71,43%	216	36	20,00%	243	27	12,50%	190	-53	-21,81%	144	-46	-24,21%
45 - 50 Jahre	80	137	57	71,25%	169	32	23,36%	208	39	23,08%	235	27	12,98%	175	-60	-25,53%
50 - 55 Jahre	108	85	-23	-21,30%	132	47	55,29%	163	31	23,48%	201	38	23,31%	234	33	16,42%
55 - 60 Jahre	88	118	30	34,09%	89	-29	-24,58%	128	39	43,82%	154	26	20,31%	210	56	36,36%
60 - 65 Jahre	77	97	20	25,97%	112	15	15,46%	80	-32	-28,57%	124	44	55,00%	157	33	26,61%
65 - 70 Jahre	72	82	10	13,89%	89	7	8,54%	103	14	15,73%	79	-24	-23,30%	121	42	53,16%
70 - 75 Jahre	40	74	34	85,00%	79	5	6,76%	78	-1	-1,27%	99	21	26,92%	63	-36	-36,36%
75 - 80 Jahre	34	35	1	2,94%	59	24	68,57%	69	10	16,95%	68	-1	-1,45%	88	20	29,41%
80 - 85 Jahre	17	34	17	100,00%	29	-5	-14,71%	53	24	82,76%	59	6	11,32%	53	-6	-10,17%
über 85 Jahre	9	15	6	66,67%	32	17	113,33%	38	6	18,75%	48	10	26,32%	52	4	8,33%
Insgesamt	1.746	2.303	557	31,90%	2.447	144	6,25%	2.443	-4	-0,16%	2.370	-73	-2,99%	2.280	-90	-3,80%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	477	683	206	43,19%	733	50	7,32%	647	-86	-11,73%	556	-91	-14,06%	448	-108	-19,42%
20 - 40 Jahre	639	763	124	19,41%	708	-55	-7,21%	633	-75	-10,59%	557	-76	-12,01%	535	-22	-3,95%
40 - 65 Jahre	458	617	159	34,72%	718	101	16,37%	822	104	14,48%	904	82	9,98%	920	16	1,77%
65 - 80 Jahre	146	191	45	30,82%	227	36	18,85%	250	23	10,13%	246	-4	-1,60%	272	26	10,57%
über 80 Jahre	26	49	23	88,46%	61	12	24,49%	91	30	49,18%	107	16	17,58%	105	-2	-1,87%
Insgesamt	1.746	2.303	557	31,90%	2.447	144	6,25%	2.443	-4	-0,16%	2.370	-73	-2,99%	2.280	-90	-3,80%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 98: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Schechingen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	98	88	-10	-10,20%	86	-2	-2,27%	85	-1	-1,16%	83	-2	-2,35%
5 - 10 Jahre	104	96	-8	-7,69%	92	-4	-4,17%	92	0	0,00%	92	0	0,00%
10 - 15 Jahre	112	104	-8	-7,14%	100	-4	-3,85%	96	-4	-4,00%	96	0	0,00%
15 - 20 Jahre	146	110	-36	-24,66%	103	-7	-6,36%	103	0	0,00%	100	-3	-2,91%
20 - 25 Jahre	144	116	-28	-19,44%	96	-20	-17,24%	95	-1	-1,04%	95	0	0,00%
25 - 30 Jahre	108	117	9	8,33%	109	-8	-6,84%	99	-10	-9,17%	99	0	0,00%
30 - 35 Jahre	122	105	-17	-13,93%	117	12	11,43%	114	-3	-2,56%	108	-6	-5,26%
35 - 40 Jahre	127	116	-11	-8,66%	109	-7	-6,03%	120	11	10,09%	118	-2	-1,67%
40 - 45 Jahre	143	126	-17	-11,89%	119	-7	-5,56%	115	-4	-3,36%	124	9	7,83%
45 - 50 Jahre	188	142	-46	-24,47%	128	-14	-9,86%	123	-5	-3,91%	120	-3	-2,44%
50 - 55 Jahre	231	182	-49	-21,21%	142	-40	-21,98%	130	-12	-8,45%	126	-4	-3,08%
55 - 60 Jahre	198	217	19	9,60%	176	-41	-18,89%	140	-36	-20,45%	131	-9	-6,43%
60 - 65 Jahre	151	187	36	23,84%	207	20	10,70%	171	-36	-17,39%	137	-34	-19,88%
65 - 70 Jahre	118	140	22	18,64%	175	35	25,00%	195	20	11,43%	162	-33	-16,92%
70 - 75 Jahre	76	107	31	40,79%	128	21	19,63%	160	32	25,00%	180	20	12,50%
75 - 80 Jahre	86	67	-19	-22,09%	95	28	41,79%	115	20	21,05%	144	29	25,22%
80 - 85 Jahre	49	70	21	42,86%	56	-14	-20,00%	78	22	39,29%	96	18	23,08%
85 - 90 Jahre	38	33	-5	-13,16%	49	16	48,48%	41	-8	-16,33%	57	16	39,02%
über 90 Jahre	14	20	6	42,86%	22	2	10,00%	33	11	50,00%	32	-1	-3,03%
Insgesamt	2.253	2.143	-110	-4,88%	2.109	-34	-1,59%	2.105	-4	-0,19%	2.100	-5	-0,24%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	460	398	-62	-13,48%	381	-17	-4,27%	376	-5	-1,31%	371	-5	-1,33%
20 - 40 Jahre	501	454	-47	-9,38%	431	-23	-5,07%	428	-3	-0,70%	420	-8	-1,87%
40 - 65 Jahre	911	854	-57	-6,26%	772	-82	-9,60%	679	-93	-12,05%	638	-41	-6,04%
65 - 80 Jahre	280	314	34	12,14%	398	84	26,75%	470	72	18,09%	486	16	3,40%
über 80 Jahre	101	123	22	21,78%	127	4	3,25%	152	25	19,69%	185	33	21,71%
Insgesamt	2.253	2.143	-110	-4,88%	2.109	-34	-1,59%	2.105	-4	-0,19%	2.100	-5	-0,24%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.34 Schwäbisch Gmünd

Tabelle 99: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Schwäbisch Gmünd in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	2.043	2.154	111	5,43%	1.913	-241	-11,19%	1.683	-230	-12,02%	1.484	-199	-11,82%	1.670	186	12,53%
3 - 6 Jahre	1.976	2.200	224	11,34%	1.895	-305	-13,86%	1.728	-167	-8,81%	1.614	-114	-6,60%	1.582	-32	-1,98%
6 - 10 Jahre	2.651	2.944	293	11,05%	2.706	-238	-8,08%	2.481	-225	-8,31%	2.189	-292	-11,77%	2.214	25	1,14%
10 - 15 Jahre	3.247	3.731	484	14,91%	3.624	-107	-2,87%	3.324	-300	-8,28%	3.056	-268	-8,06%	2.900	-156	-5,10%
15 - 18 Jahre	2.182	2.155	-27	-1,24%	2.182	27	1,25%	2.245	63	2,89%	2.021	-224	-9,98%	1.822	-199	-9,85%
18 - 20 Jahre	1.687	1.433	-254	-15,06%	1.561	128	8,93%	1.507	-54	-3,46%	1.388	-119	-7,90%	1.412	24	1,73%
20 - 25 Jahre	4.989	4.303	-686	-13,75%	3.727	-576	-13,39%	4.057	330	8,85%	3.943	-114	-2,81%	4.130	187	4,74%
25 - 30 Jahre	4.921	5.136	215	4,37%	3.967	-1.169	-22,76%	3.684	-283	-7,13%	3.645	-39	-1,06%	4.101	456	12,51%
30 - 35 Jahre	4.337	5.133	796	18,35%	4.676	-457	-8,90%	3.826	-850	-18,18%	3.392	-434	-11,34%	3.884	492	14,50%
35 - 40 Jahre	3.777	4.637	860	22,77%	4.854	217	4,68%	4.443	-411	-8,47%	3.714	-729	-16,41%	3.453	-261	-7,03%
40 - 45 Jahre	3.642	4.024	382	10,49%	4.487	463	11,51%	4.730	243	5,42%	4.441	-289	-6,11%	3.486	-955	-21,50%
45 - 50 Jahre	3.874	3.783	-91	-2,35%	3.901	118	3,12%	4.423	522	13,38%	4.596	173	3,91%	4.189	-407	-8,86%
50 - 55 Jahre	4.309	3.851	-458	-10,63%	3.692	-159	-4,13%	3.890	198	5,36%	4.395	505	12,98%	4.619	224	5,10%
55 - 60 Jahre	3.382	4.320	938	27,74%	3.721	-599	-13,87%	3.617	-104	-2,79%	3.758	141	3,90%	4.417	659	17,54%
60 - 65 Jahre	3.257	3.304	47	1,44%	4.058	754	22,82%	3.497	-561	-13,82%	3.441	-56	-1,60%	3.722	281	8,17%
65 - 70 Jahre	3.002	3.155	153	5,10%	3.071	-84	-2,66%	3.788	717	23,35%	3.265	-523	-13,81%	3.267	2	0,06%
70 - 75 Jahre	1.975	2.726	751	38,03%	2.819	93	3,41%	2.790	-29	-1,03%	3.413	623	22,33%	2.691	-722	-21,15%
75 - 80 Jahre	2.236	1.723	-513	-22,94%	2.307	584	33,89%	2.437	130	5,64%	2.395	-42	-1,72%	3.013	618	25,80%
80 - 85 Jahre	1.599	1.669	70	4,38%	1.324	-345	-20,67%	1.789	465	35,12%	1.926	137	7,66%	1.953	27	1,40%
über 85 Jahre	995	1.353	358	35,98%	1.461	108	7,98%	1.411	-50	-3,42%	1.578	167	11,84%	1.824	246	15,59%
Insgesamt	60.081	63.734	3.653	6,08%	61.946	-1.788	-2,81%	61.350	-596	-0,96%	59.654	-1.696	-2,76%	60.349	695	1,17%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	13.786	14.617	831	6,03%	13.881	-736	-5,04%	12.968	-913	-6,58%	11.752	-1.216	-9,38%	11.600	-152	-1,29%
20 - 40 Jahre	18.024	19.209	1.185	6,57%	17.224	-1985	-10,33%	16.010	-1.214	-7,05%	14.694	-1.316	-8,22%	15.568	874	5,95%
40 - 65 Jahre	18.464	19.282	818	4,43%	19.859	577	2,99%	20.157	298	1,50%	20.631	474	2,35%	20.433	-198	-0,96%
65 - 80 Jahre	7.213	7.604	391	5,42%	8.197	593	7,80%	9.015	818	9,98%	9.073	58	0,64%	8.971	-102	-1,12%
über 80 Jahre	2.594	3.022	428	16,50%	2.785	-237	-7,84%	3.200	415	14,90%	3.504	304	9,50%	3.777	273	7,79%
Insgesamt	60.081	63.734	3.653	6,08%	61.946	-1788	-2,81%	61.350	-596	-0,96%	59.654	-1.696	-2,76%	60.349	695	1,17%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 100: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Schwäbisch Gmünd in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	2.559	2.823	264	10,32%	2.935	112	3,97%	2.888	-47	-1,60%	2.775	-113	-3,91%
5 - 10 Jahre	2.672	2.585	-87	-3,26%	2.784	199	7,70%	2.870	86	3,09%	2.824	-46	-1,60%
10 - 15 Jahre	2.822	2.724	-98	-3,47%	2.622	-102	-3,74%	2.802	180	6,86%	2.879	77	2,75%
15 - 20 Jahre	3.329	2.954	-375	-11,26%	2.819	-135	-4,57%	2.729	-90	-3,19%	2.900	171	6,27%
20 - 25 Jahre	4.085	3.935	-150	-3,67%	3.522	-413	-10,50%	3.373	-149	-4,23%	3.338	-35	-1,04%
25 - 30 Jahre	4.034	4.385	351	8,70%	4.155	-230	-5,25%	3.834	-321	-7,73%	3.737	-97	-2,53%
30 - 35 Jahre	3.750	4.156	406	10,83%	4.283	127	3,06%	4.100	-183	-4,27%	3.861	-239	-5,83%
35 - 40 Jahre	3.396	3.851	455	13,40%	4.087	236	6,13%	4.153	66	1,61%	4.014	-139	-3,35%
40 - 45 Jahre	3.640	3.521	-119	-3,27%	3.827	306	8,69%	4.008	181	4,73%	4.067	59	1,47%
45 - 50 Jahre	4.367	3.783	-584	-13,37%	3.608	-175	-4,63%	3.863	255	7,07%	4.028	165	4,27%
50 - 55 Jahre	4.578	4.365	-213	-4,65%	3.776	-589	-13,49%	3.605	-171	-4,53%	3.836	231	6,41%
55 - 60 Jahre	4.283	4.470	187	4,37%	4.258	-212	-4,74%	3.696	-562	-13,20%	3.547	-149	-4,03%
60 - 65 Jahre	3.552	4.066	514	14,47%	4.253	187	4,60%	4.063	-190	-4,47%	3.541	-522	-12,85%
65 - 70 Jahre	3.156	3.312	156	4,94%	3.784	472	14,25%	3.981	197	5,21%	3.819	-162	-4,07%
70 - 75 Jahre	2.894	2.889	-5	-0,17%	3.055	166	5,75%	3.497	442	14,47%	3.705	208	5,95%
75 - 80 Jahre	2.934	2.572	-362	-12,34%	2.596	24	0,93%	2.769	173	6,66%	3.181	412	14,88%
80 - 85 Jahre	1.865	2.347	482	25,84%	2.066	-281	-11,97%	2.133	67	3,24%	2.308	175	8,20%
85 - 90 Jahre	1.184	1.199	15	1,27%	1.559	360	30,03%	1.384	-175	-11,23%	1.486	102	7,37%
über 90 Jahre	580	634	54	9,31%	703	69	10,88%	944	241	34,28%	962	18	1,91%
Insgesamt	59.680	60.571	891	1,49%	60.692	121	0,20%	60.692	0	0,00%	60.808	116	0,19%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	11.382	11.086	-296	-2,60%	11.160	74	0,67%	11.289	129	1,16%	11.378	89	0,79%
20 - 40 Jahre	15.265	16.327	1.062	6,96%	16.047	-280	-1,71%	15.460	-587	-3,66%	14.950	-510	-3,30%
40 - 65 Jahre	20.420	20.205	-215	-1,05%	19.722	-483	-2,39%	19.235	-487	-2,47%	19.019	-216	-1,12%
65 - 80 Jahre	8.984	8.773	-211	-2,35%	9.435	662	7,55%	10.247	812	8,61%	10.705	458	4,47%
über 80 Jahre	3.629	4.180	551	15,18%	4.328	148	3,54%	4.461	133	3,07%	4.756	295	6,61%
Insgesamt	59.680	60.571	891	1,49%	60.692	121	0,20%	60.692	0	0,00%	60.808	116	0,19%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.35 Spraitbach

Tabelle 101: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Spraitbach in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	142	114	-28	-19,72%	117	3	2,63%	73	-44	-37,61%	72	-1	-1,37%	97	25	34,72%
3 - 6 Jahre	139	144	5	3,60%	125	-19	-13,19%	95	-30	-24,00%	79	-16	-16,84%	91	12	15,19%
6 - 10 Jahre	158	207	49	31,01%	190	-17	-8,21%	178	-12	-6,32%	114	-64	-35,96%	123	9	7,89%
10 - 15 Jahre	178	247	69	38,76%	249	2	0,81%	217	-32	-12,85%	207	-10	-4,61%	131	-76	-36,71%
15 - 18 Jahre	121	111	-10	-8,26%	128	17	15,32%	159	31	24,22%	114	-45	-28,30%	103	-11	-9,65%
18 - 20 Jahre	107	87	-20	-18,69%	88	1	1,15%	85	-3	-3,41%	91	6	7,06%	82	-9	-9,89%
20 - 25 Jahre	282	228	-54	-19,15%	175	-53	-23,25%	205	30	17,14%	205	0	0,00%	170	-35	-17,07%
25 - 30 Jahre	296	300	4	1,35%	193	-107	-35,67%	143	-50	-25,91%	153	10	6,99%	207	54	35,29%
30 - 35 Jahre	286	324	38	13,29%	303	-21	-6,48%	200	-103	-33,99%	145	-55	-27,50%	155	10	6,90%
35 - 40 Jahre	223	347	124	55,61%	314	-33	-9,51%	310	-4	-1,27%	209	-101	-32,58%	194	-15	-7,18%
40 - 45 Jahre	219	238	19	8,68%	313	75	31,51%	316	3	0,96%	281	-35	-11,08%	186	-95	-33,81%
45 - 50 Jahre	217	228	11	5,07%	223	-5	-2,19%	316	93	41,70%	300	-16	-5,06%	253	-47	-15,67%
50 - 55 Jahre	236	212	-24	-10,17%	222	10	4,72%	222	0	0,00%	289	67	30,18%	295	6	2,08%
55 - 60 Jahre	200	229	29	14,50%	202	-27	-11,79%	225	23	11,39%	214	-11	-4,89%	307	93	43,46%
60 - 65 Jahre	125	219	94	75,20%	222	3	1,37%	198	-24	-10,81%	223	25	12,63%	222	-1	-0,45%
65 - 70 Jahre	112	129	17	15,18%	200	71	55,04%	212	12	6,00%	188	-24	-11,32%	205	17	9,04%
70 - 75 Jahre	67	104	37	55,22%	113	9	8,65%	176	63	55,75%	192	16	9,09%	157	-35	-18,23%
75 - 80 Jahre	63	51	-12	-19,05%	91	40	78,43%	101	10	10,99%	148	47	46,53%	172	24	16,22%
80 - 85 Jahre	41	46	5	12,20%	38	-8	-17,39%	74	36	94,74%	73	-1	-1,35%	131	58	79,45%
über 85 Jahre	16	20	4	25,00%	36	16	80,00%	30	-6	-16,67%	71	41	136,67%	58	-13	-18,31%
Insgesamt	3.228	3.585	357	11,06%	3.542	-43	-1,20%	3.535	-7	-0,20%	3.368	-167	-4,72%	3.339	-29	-0,86%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	845	910	65	7,69%	897	-13	-1,43%	807	-90	-10,03%	677	-130	-16,11%	627	-50	-7,39%
20 - 40 Jahre	1.087	1.199	112	10,30%	985	-214	-17,85%	858	-127	-12,89%	712	-146	-17,02%	726	14	1,97%
40 - 65 Jahre	997	1.126	129	12,94%	1.182	56	4,97%	1.277	95	8,04%	1.307	30	2,35%	1.263	-44	-3,37%
65 - 80 Jahre	242	284	42	17,36%	404	120	42,25%	489	85	21,04%	528	39	7,98%	534	6	1,14%
über 80 Jahre	57	66	9	15,79%	74	8	12,12%	104	30	40,54%	144	40	38,46%	189	45	31,25%
Insgesamt	3.228	3.585	357	11,06%	3.542	-43	-1,20%	3.535	-7	-0,20%	3.368	-167	-4,72%	3.339	-29	-0,86%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 102: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Spraitbach in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	140	121	-19	-13,57%	122	1	0,83%	124	2	1,64%	123	-1	-0,81%
5 - 10 Jahre	144	140	-4	-2,78%	128	-12	-8,57%	132	4	3,13%	133	1	0,76%
10 - 15 Jahre	128	144	16	12,50%	143	-1	-0,69%	134	-9	-6,29%	138	4	2,99%
15 - 20 Jahre	186	127	-59	-31,72%	145	18	14,17%	145	0	0,00%	139	-6	-4,14%
20 - 25 Jahre	171	154	-17	-9,94%	122	-32	-20,78%	135	13	10,66%	137	2	1,48%
25 - 30 Jahre	179	155	-24	-13,41%	153	-2	-1,29%	140	-13	-8,50%	145	5	3,57%
30 - 35 Jahre	150	167	17	11,33%	162	-5	-2,99%	163	1	0,62%	155	-8	-4,91%
35 - 40 Jahre	166	152	-14	-8,43%	171	19	12,50%	172	1	0,58%	172	0	0,00%
40 - 45 Jahre	199	165	-34	-17,09%	158	-7	-4,24%	177	19	12,03%	178	1	0,56%
45 - 50 Jahre	263	201	-62	-23,57%	172	-29	-14,43%	167	-5	-2,91%	184	17	10,18%
50 - 55 Jahre	290	255	-35	-12,07%	200	-55	-21,57%	177	-23	-11,50%	175	-2	-1,13%
55 - 60 Jahre	286	276	-10	-3,50%	247	-29	-10,51%	198	-49	-19,84%	178	-20	-10,10%
60 - 65 Jahre	209	269	60	28,71%	264	-5	-1,86%	239	-25	-9,47%	194	-45	-18,83%
65 - 70 Jahre	202	193	-9	-4,46%	250	57	29,53%	249	-1	-0,40%	227	-22	-8,84%
70 - 75 Jahre	177	184	7	3,95%	179	-5	-2,72%	230	51	28,49%	230	0	0,00%
75 - 80 Jahre	169	156	-13	-7,69%	163	7	4,49%	161	-2	-1,23%	208	47	29,19%
80 - 85 Jahre	112	132	20	17,86%	123	-9	-6,82%	133	10	8,13%	133	0	0,00%
85 - 90 Jahre	45	72	27	60,00%	86	14	19,44%	81	-5	-5,81%	92	11	13,58%
über 90 Jahre	21	24	3	14,29%	39	15	62,50%	50	11	28,21%	52	2	4,00%
Insgesamt	3.237	3.087	-150	-4,63%	3.027	-60	-1,94%	3.007	-20	-0,66%	2.993	-14	-0,47%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	598	532	-66	-11,04%	538	6	1,13%	535	-3	-0,56%	533	-2	-0,37%
20 - 40 Jahre	666	628	-38	-5,71%	608	-20	-3,18%	610	2	0,33%	609	-1	-0,16%
40 - 65 Jahre	1.247	1.166	-81	-6,50%	1.041	-125	-10,72%	958	-83	-7,97%	909	-49	-5,11%
65 - 80 Jahre	548	533	-15	-2,74%	592	59	11,07%	640	48	8,11%	665	25	3,91%
über 80 Jahre	178	228	50	28,09%	248	20	8,77%	264	16	6,45%	277	13	4,92%
Insgesamt	3.237	3.087	-150	-4,63%	3.027	-60	-1,94%	3.007	-20	-0,66%	2.993	-14	-0,47%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.36 Stödtlen

Tabelle 103: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Stödtlen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	66	81	15	22,73%	82	1	1,23%	47	-35	-42,68%	60	13	27,66%	38	-22	-36,67%
3 - 6 Jahre	73	76	3	4,11%	95	19	25,00%	71	-24	-25,26%	48	-23	-32,39%	57	9	18,75%
6 - 10 Jahre	79	119	40	50,63%	119	0	0,00%	112	-7	-5,88%	92	-20	-17,86%	82	-10	-10,87%
10 - 15 Jahre	123	115	-8	-6,50%	138	23	20,00%	132	-6	-4,35%	128	-4	-3,03%	97	-31	-24,22%
15 - 18 Jahre	75	84	9	12,00%	68	-16	-19,05%	72	4	5,88%	79	7	9,72%	63	-16	-20,25%
18 - 20 Jahre	64	50	-14	-21,88%	39	-11	-22,00%	53	14	35,90%	50	-3	-5,66%	46	-4	-8,00%
20 - 25 Jahre	154	140	-14	-9,09%	127	-13	-9,29%	100	-27	-21,26%	100	0	0,00%	117	17	17,00%
25 - 30 Jahre	155	166	11	7,10%	145	-21	-12,65%	126	-19	-13,10%	90	-36	-28,57%	91	1	1,11%
30 - 35 Jahre	129	167	38	29,46%	189	22	13,17%	131	-58	-30,69%	128	-3	-2,29%	92	-36	-28,13%
35 - 40 Jahre	105	142	37	35,24%	189	47	33,10%	189	0	0,00%	126	-63	-33,33%	112	-14	-11,11%
40 - 45 Jahre	113	122	9	7,96%	144	22	18,03%	176	32	22,22%	187	11	6,25%	127	-60	-32,09%
45 - 50 Jahre	79	121	42	53,16%	112	-9	-7,44%	133	21	18,75%	181	48	36,09%	164	-17	-9,39%
50 - 55 Jahre	102	79	-23	-22,55%	115	36	45,57%	116	1	0,87%	132	16	13,79%	170	38	28,79%
55 - 60 Jahre	99	98	-1	-1,01%	75	-23	-23,47%	121	46	61,33%	120	-1	-0,83%	141	21	17,50%
60 - 65 Jahre	79	97	18	22,78%	99	2	2,06%	87	-12	-12,12%	114	27	31,03%	114	0	0,00%
65 - 70 Jahre	77	80	3	3,90%	89	9	11,25%	86	-3	-3,37%	77	-9	-10,47%	112	35	45,45%
70 - 75 Jahre	51	67	16	31,37%	69	2	2,99%	82	13	18,84%	77	-5	-6,10%	63	-14	-18,18%
75 - 80 Jahre	50	48	-2	-4,00%	71	23	47,92%	65	-6	-8,45%	77	12	18,46%	70	-7	-9,09%
80 - 85 Jahre	45	39	-6	-13,33%	35	-4	-10,26%	51	16	45,71%	57	6	11,76%	59	2	3,51%
über 85 Jahre	43	30	-13	-30,23%	34	4	13,33%	41	7	20,59%	58	17	41,46%	66	8	13,79%
Insgesamt	1.761	1.921	160	9,09%	2.034	113	5,88%	1.991	-43	-2,11%	1.981	-10	-0,50%	1.881	-100	-5,05%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	480	525	45	9,38%	541	16	3,05%	487	-54	-9,98%	457	-30	-6,16%	383	-74	-16,19%
20 - 40 Jahre	543	615	72	13,26%	650	35	5,69%	546	-104	-16,00%	444	-102	-18,68%	412	-32	-7,21%
40 - 65 Jahre	472	517	45	9,53%	545	28	5,42%	633	88	16,15%	734	101	15,96%	716	-18	-2,45%
65 - 80 Jahre	178	195	17	9,55%	229	34	17,44%	233	4	1,75%	231	-2	-0,86%	245	14	6,06%
über 80 Jahre	88	69	-19	-21,59%	69	0	0,00%	92	23	33,33%	115	23	25,00%	125	10	8,70%
Insgesamt	1.761	1.921	160	9,09%	2.034	113	5,88%	1.991	-43	-2,11%	1.981	-10	-0,50%	1.881	-100	-5,05%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 104: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Stödtlen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	78	77	-1	-1,28%	77	0	0,00%	76	-1	-1,30%	72	-4	-5,26%
5 - 10 Jahre	92	80	-12	-13,04%	79	-1	-1,25%	80	1	1,27%	80	0	0,00%
10 - 15 Jahre	114	93	-21	-18,42%	83	-10	-10,75%	84	1	1,20%	85	1	1,19%
15 - 20 Jahre	119	111	-8	-6,72%	93	-18	-16,22%	83	-10	-10,75%	86	3	3,61%
20 - 25 Jahre	109	92	-17	-15,60%	92	0	0,00%	84	-8	-8,70%	77	-7	-8,33%
25 - 30 Jahre	93	97	4	4,30%	89	-8	-8,25%	89	0	0,00%	84	-5	-5,62%
30 - 35 Jahre	80	93	13	16,25%	98	5	5,38%	94	-4	-4,08%	93	-1	-1,06%
35 - 40 Jahre	113	86	-27	-23,89%	99	13	15,12%	103	4	4,04%	100	-3	-2,91%
40 - 45 Jahre	136	112	-24	-17,65%	93	-19	-16,96%	103	10	10,75%	106	3	2,91%
45 - 50 Jahre	161	138	-23	-14,29%	116	-22	-15,94%	101	-15	-12,93%	111	10	9,90%
50 - 55 Jahre	171	159	-12	-7,02%	138	-21	-13,21%	120	-18	-13,04%	107	-13	-10,83%
55 - 60 Jahre	125	163	38	30,40%	155	-8	-4,91%	137	-18	-11,61%	120	-17	-12,41%
60 - 65 Jahre	114	121	7	6,14%	157	36	29,75%	149	-8	-5,10%	133	-16	-10,74%
65 - 70 Jahre	105	109	4	3,81%	115	6	5,50%	150	35	30,43%	143	-7	-4,67%
70 - 75 Jahre	65	96	31	47,69%	103	7	7,29%	109	6	5,83%	140	31	28,44%
75 - 80 Jahre	77	60	-17	-22,08%	86	26	43,33%	94	8	9,30%	102	8	8,51%
80 - 85 Jahre	63	62	-1	-1,59%	51	-11	-17,74%	72	21	41,18%	80	8	11,11%
85 - 90 Jahre	37	42	5	13,51%	47	5	11,90%	40	-7	-14,89%	55	15	37,50%
über 90 Jahre	19	22	3	15,79%	28	6	27,27%	38	10	35,71%	38	0	0,00%
Insgesamt	1.871	1.813	-58	-3,10%	1.799	-14	-0,77%	1.806	7	0,39%	1.812	6	0,33%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	403	361	-42	-10,42%	332	-29	-8,03%	323	-9	-2,71%	323	0	0,00%
20 - 40 Jahre	395	368	-27	-6,84%	378	10	2,72%	370	-8	-2,12%	354	-16	-4,32%
40 - 65 Jahre	707	693	-14	-1,98%	659	-34	-4,91%	610	-49	-7,44%	577	-33	-5,41%
65 - 80 Jahre	247	265	18	7,29%	304	39	14,72%	353	49	16,12%	385	32	9,07%
über 80 Jahre	119	126	7	5,88%	126	0	0,00%	150	24	19,05%	173	23	15,33%
Insgesamt	1.871	1.813	-58	-3,10%	1.799	-14	-0,77%	1.806	7	0,39%	1.812	6	0,33%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.37 Täferrot

Tabelle 105: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Täferrot in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	43	49	6	13,95%	40	-9	-18,37%	39	-1	-2,50%	34	-5	-12,82%	27	-7	-20,59%
3 - 6 Jahre	31	37	6	19,35%	38	1	2,70%	45	7	18,42%	37	-8	-17,78%	20	-17	-45,95%
6 - 10 Jahre	42	45	3	7,14%	53	8	17,78%	50	-3	-5,66%	57	7	14,00%	44	-13	-22,81%
10 - 15 Jahre	59	67	8	13,56%	50	-17	-25,37%	71	21	42,00%	65	-6	-8,45%	64	-1	-1,54%
15 - 18 Jahre	33	25	-8	-24,24%	31	6	24,00%	35	4	12,90%	46	11	31,43%	43	-3	-6,52%
18 - 20 Jahre	46	37	-9	-19,57%	27	-10	-27,03%	15	-12	-44,44%	23	8	53,33%	29	6	26,09%
20 - 25 Jahre	77	78	1	1,30%	58	-20	-25,64%	43	-15	-25,86%	50	7	16,28%	35	-15	-30,00%
25 - 30 Jahre	89	82	-7	-7,87%	73	-9	-10,98%	44	-29	-39,73%	48	4	9,09%	36	-12	-25,00%
30 - 35 Jahre	74	89	15	20,27%	92	3	3,37%	94	2	2,17%	49	-45	-47,87%	64	15	30,61%
35 - 40 Jahre	60	77	17	28,33%	99	22	28,57%	101	2	2,02%	86	-15	-14,85%	52	-34	-39,53%
40 - 45 Jahre	65	68	3	4,62%	68	0	0,00%	101	33	48,53%	96	-5	-4,95%	63	-33	-34,38%
45 - 50 Jahre	64	70	6	9,38%	57	-13	-18,57%	65	8	14,04%	98	33	50,77%	103	5	5,10%
50 - 55 Jahre	59	62	3	5,08%	57	-5	-8,06%	55	-2	-3,51%	64	9	16,36%	87	23	35,94%
55 - 60 Jahre	56	57	1	1,79%	66	9	15,79%	56	-10	-15,15%	51	-5	-8,93%	78	27	52,94%
60 - 65 Jahre	42	55	13	30,95%	54	-1	-1,82%	63	9	16,67%	55	-8	-12,70%	51	-4	-7,27%
65 - 70 Jahre	33	42	9	27,27%	51	9	21,43%	45	-6	-11,76%	63	18	40,00%	51	-12	-19,05%
70 - 75 Jahre	18	33	15	83,33%	35	2	6,06%	47	12	34,29%	44	-3	-6,38%	56	12	27,27%
75 - 80 Jahre	24	16	-8	-33,33%	28	12	75,00%	31	3	10,71%	43	12	38,71%	36	-7	-16,28%
80 - 85 Jahre	19	14	-5	-26,32%	12	-2	-14,29%	23	11	91,67%	20	-3	-13,04%	33	13	65,00%
über 85 Jahre	11	7	-4	-36,36%	10	3	42,86%	9	-1	-10,00%	18	9	100,00%	17	-1	-5,56%
Insgesamt	945	1.010	65	6,88%	999	-11	-1,09%	1.032	33	3,30%	1.047	15	1,45%	989	-58	-5,54%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	254	260	6	2,36%	239	-21	-8,08%	255	16	6,69%	262	7	2,75%	227	-35	-13,36%
20 - 40 Jahre	300	326	26	8,67%	322	-4	-1,23%	282	-40	-12,42%	233	-49	-17,38%	187	-46	-19,74%
40 - 65 Jahre	286	312	26	9,09%	302	-10	-3,21%	340	38	12,58%	364	24	7,06%	382	18	4,95%
65 - 80 Jahre	75	91	16	21,33%	114	23	25,27%	123	9	7,89%	150	27	21,95%	143	-7	-4,67%
über 80 Jahre	30	21	-9	-30,00%	22	1	4,76%	32	10	45,45%	38	6	18,75%	50	12	31,58%
Insgesamt	945	1.010	65	6,88%	999	-11	-1,09%	1.032	33	3,30%	1.047	15	1,45%	989	-58	-5,54%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 106: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Täferrot in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	39	36	-3	-7,69%	35	-1	-2,78%	37	2	5,71%	38	1	2,70%
5 - 10 Jahre	56	38	-18	-32,14%	37	-1	-2,63%	39	2	5,41%	41	2	5,13%
10 - 15 Jahre	62	55	-7	-11,29%	40	-15	-27,27%	41	1	2,50%	41	0	0,00%
15 - 20 Jahre	64	58	-6	-9,38%	53	-5	-8,62%	39	-14	-26,42%	41	2	5,13%
20 - 25 Jahre	44	49	5	11,36%	49	0	0,00%	48	-1	-2,04%	40	-8	-16,67%
25 - 30 Jahre	37	42	5	13,51%	47	5	11,90%	49	2	4,26%	48	-1	-2,04%
30 - 35 Jahre	57	38	-19	-33,33%	45	7	18,42%	50	5	11,11%	50	0	0,00%
35 - 40 Jahre	54	53	-1	-1,85%	43	-10	-18,87%	49	6	13,95%	53	4	8,16%
40 - 45 Jahre	72	52	-20	-27,78%	54	2	3,85%	47	-7	-12,96%	52	5	10,64%
45 - 50 Jahre	99	70	-29	-29,29%	53	-17	-24,29%	56	3	5,66%	50	-6	-10,71%
50 - 55 Jahre	89	93	4	4,49%	70	-23	-24,73%	55	-15	-21,43%	57	2	3,64%
55 - 60 Jahre	69	85	16	23,19%	89	4	4,71%	67	-22	-24,72%	56	-11	-16,42%
60 - 65 Jahre	53	65	12	22,64%	80	15	23,08%	86	6	7,50%	65	-21	-24,42%
65 - 70 Jahre	50	51	1	2,00%	61	10	19,61%	76	15	24,59%	80	4	5,26%
70 - 75 Jahre	60	44	-16	-26,67%	47	3	6,82%	56	9	19,15%	71	15	26,79%
75 - 80 Jahre	37	52	15	40,54%	40	-12	-23,08%	42	2	5,00%	51	9	21,43%
80 - 85 Jahre	31	29	-2	-6,45%	40	11	37,93%	33	-7	-17,50%	35	2	6,06%
85 - 90 Jahre	9	19	10	111,11%	20	1	5,26%	27	7	35,00%	22	-5	-18,52%
über 90 Jahre	7	5	-2	-28,57%	10	5	100,00%	12	2	20,00%	17	5	41,67%
Insgesamt	989	934	-55	-5,56%	913	-21	-2,25%	909	-4	-0,44%	908	-1	-0,11%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	221	187	-34	-15,38%	165	-22	-11,76%	156	-9	-5,45%	161	5	3,21%
20 - 40 Jahre	192	182	-10	-5,21%	184	2	1,10%	196	12	6,52%	191	-5	-2,55%
40 - 65 Jahre	382	365	-17	-4,45%	346	-19	-5,21%	311	-35	-10,12%	280	-31	-9,97%
65 - 80 Jahre	147	147	0	0,00%	148	1	0,68%	174	26	17,57%	202	28	16,09%
über 80 Jahre	47	53	6	12,77%	70	17	32,08%	72	2	2,86%	74	2	2,78%
Insgesamt	989	934	-55	-5,56%	913	-21	-2,25%	909	-4	-0,44%	908	-1	-0,11%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.38 Tannhausen

Tabelle 107: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Tannhausen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	80	61	-19	-23,75%	68	7	11,48%	53	-15	-22,06%	44	-9	-16,98%	44	0	0,00%
3 - 6 Jahre	71	86	15	21,13%	79	-7	-8,14%	74	-5	-6,33%	48	-26	-35,14%	50	2	4,17%
6 - 10 Jahre	84	109	25	29,76%	106	-3	-2,75%	112	6	5,66%	85	-27	-24,11%	70	-15	-17,65%
10 - 15 Jahre	114	118	4	3,51%	133	15	12,71%	123	-10	-7,52%	136	13	10,57%	95	-41	-30,15%
15 - 18 Jahre	52	68	16	30,77%	78	10	14,71%	89	11	14,10%	61	-28	-31,46%	67	6	9,84%
18 - 20 Jahre	49	48	-1	-2,04%	49	1	2,08%	42	-7	-14,29%	59	17	40,48%	56	-3	-5,08%
20 - 25 Jahre	130	99	-31	-23,85%	114	15	15,15%	116	2	1,75%	118	2	1,72%	106	-12	-10,17%
25 - 30 Jahre	158	127	-31	-19,62%	99	-28	-22,05%	103	4	4,04%	114	11	10,68%	113	-1	-0,88%
30 - 35 Jahre	110	166	56	50,91%	131	-35	-21,08%	97	-34	-25,95%	94	-3	-3,09%	95	1	1,06%
35 - 40 Jahre	114	120	6	5,26%	170	50	41,67%	137	-33	-19,41%	104	-33	-24,09%	113	9	8,65%
40 - 45 Jahre	97	115	18	18,56%	116	1	0,87%	168	52	44,83%	133	-35	-20,83%	104	-29	-21,80%
45 - 50 Jahre	80	96	16	20,00%	115	19	19,79%	110	-5	-4,35%	164	54	49,09%	128	-36	-21,95%
50 - 55 Jahre	131	89	-42	-32,06%	99	10	11,24%	111	12	12,12%	110	-1	-0,90%	164	54	49,09%
55 - 60 Jahre	84	130	46	54,76%	88	-42	-32,31%	91	3	3,41%	106	15	16,48%	126	20	18,87%
60 - 65 Jahre	101	81	-20	-19,80%	122	41	50,62%	77	-45	-36,89%	90	13	16,88%	100	10	11,11%
65 - 70 Jahre	96	98	2	2,08%	74	-24	-24,49%	111	37	50,00%	73	-38	-34,23%	93	20	27,40%
70 - 75 Jahre	52	94	42	80,77%	84	-10	-10,64%	66	-18	-21,43%	101	35	53,03%	69	-32	-31,68%
75 - 80 Jahre	62	41	-21	-33,87%	79	38	92,68%	83	4	5,06%	60	-23	-27,71%	102	42	70,00%
80 - 85 Jahre	33	42	9	27,27%	38	-4	-9,52%	57	19	50,00%	66	9	15,79%	51	-15	-22,73%
über 85 Jahre	18	30	12	66,67%	41	11	36,67%	39	-2	-4,88%	69	30	76,92%	80	11	15,94%
Insgesamt	1.716	1.818	102	5,94%	1.883	65	3,58%	1.859	-24	-1,27%	1.835	-24	-1,29%	1.826	-9	-0,49%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	450	490	40	8,89%	513	23	4,69%	493	-20	-3,90%	433	-60	-12,17%	382	-51	-11,78%
20 - 40 Jahre	512	512	0	0,00%	514	2	0,39%	453	-61	-11,87%	430	-23	-5,08%	427	-3	-0,70%
40 - 65 Jahre	493	511	18	3,65%	540	29	5,68%	557	17	3,15%	603	46	8,26%	622	19	3,15%
65 - 80 Jahre	210	233	23	10,95%	237	4	1,72%	260	23	9,70%	234	-26	-10,00%	264	30	12,82%
über 80 Jahre	51	72	21	41,18%	79	7	9,72%	96	17	21,52%	135	39	40,63%	131	-4	-2,96%
Insgesamt	1.716	1.818	102	5,94%	1.883	65	3,58%	1.859	-24	-1,27%	1.835	-24	-1,29%	1.826	-9	-0,49%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 108: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Tannhausen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	88	100	12	13,64%	104	4	4,00%	96	-8	-7,69%	89	-7	-7,29%
5 - 10 Jahre	91	100	9	9,89%	104	4	4,00%	108	4	3,85%	101	-7	-6,48%
10 - 15 Jahre	99	100	1	1,01%	107	7	7,00%	109	2	1,87%	110	1	0,92%
15 - 20 Jahre	128	106	-22	-17,19%	102	-4	-3,77%	107	5	4,90%	110	3	2,80%
20 - 25 Jahre	115	122	7	6,09%	99	-23	-18,85%	93	-6	-6,06%	97	4	4,30%
25 - 30 Jahre	115	130	15	13,04%	120	-10	-7,69%	100	-20	-16,67%	97	-3	-3,00%
30 - 35 Jahre	107	137	30	28,04%	135	-2	-1,46%	123	-12	-8,89%	108	-15	-12,20%
35 - 40 Jahre	110	128	18	16,36%	143	15	11,72%	136	-7	-4,90%	126	-10	-7,35%
40 - 45 Jahre	109	125	16	14,68%	134	9	7,20%	143	9	6,72%	138	-5	-3,50%
45 - 50 Jahre	147	127	-20	-13,61%	136	9	7,09%	140	4	2,94%	148	8	5,71%
50 - 55 Jahre	165	163	-2	-1,21%	136	-27	-16,56%	141	5	3,68%	144	3	2,13%
55 - 60 Jahre	121	169	48	39,67%	164	-5	-2,96%	137	-27	-16,46%	142	5	3,65%
60 - 65 Jahre	106	127	21	19,81%	168	41	32,28%	162	-6	-3,57%	136	-26	-16,05%
65 - 70 Jahre	86	108	22	25,58%	126	18	16,67%	162	36	28,57%	156	-6	-3,70%
70 - 75 Jahre	71	86	15	21,13%	104	18	20,93%	120	16	15,38%	153	33	27,50%
75 - 80 Jahre	95	69	-26	-27,37%	82	13	18,84%	98	16	19,51%	113	15	15,31%
80 - 85 Jahre	57	85	28	49,12%	61	-24	-28,24%	71	10	16,39%	86	15	21,13%
85 - 90 Jahre	50	45	-5	-10,00%	64	19	42,22%	48	-16	-25,00%	57	9	18,75%
über 90 Jahre	26	33	7	26,92%	35	2	6,06%	48	13	37,14%	46	-2	-4,17%
Insgesamt	1.886	2.060	174	9,23%	2.124	64	3,11%	2.142	18	0,85%	2.157	15	0,70%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	406	406	0	0,00%	417	11	2,71%	420	3	0,72%	410	-10	-2,38%
20 - 40 Jahre	447	517	70	15,66%	497	-20	-3,87%	452	-45	-9,05%	428	-24	-5,31%
40 - 65 Jahre	648	711	63	9,72%	738	27	3,80%	723	-15	-2,03%	708	-15	-2,07%
65 - 80 Jahre	252	263	11	4,37%	312	49	18,63%	380	68	21,79%	422	42	11,05%
über 80 Jahre	133	163	30	22,56%	160	-3	-1,84%	167	7	4,38%	189	22	13,17%
Insgesamt	1.886	2.060	174	9,23%	2.124	64	3,11%	2.142	18	0,85%	2.157	15	0,70%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.39 Unterschneidheim

Tabelle 109: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Unterschneidheim in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	196	147	-49	-25,00%	153	6	4,08%	151	-2	-1,31%	152	1	0,66%	156	4	2,63%
3 - 6 Jahre	192	201	9	4,69%	151	-50	-24,88%	152	1	0,66%	156	4	2,63%	157	1	0,64%
6 - 10 Jahre	247	284	37	14,98%	262	-22	-7,75%	230	-32	-12,21%	221	-9	-3,91%	216	-5	-2,26%
10 - 15 Jahre	317	331	14	4,42%	363	32	9,67%	309	-54	-14,88%	276	-33	-10,68%	273	-3	-1,09%
15 - 18 Jahre	194	214	20	10,31%	191	-23	-10,75%	219	28	14,66%	160	-59	-26,94%	155	-5	-3,13%
18 - 20 Jahre	141	121	-20	-14,18%	122	1	0,83%	147	25	20,49%	131	-16	-10,88%	103	-28	-21,37%
20 - 25 Jahre	344	338	-6	-1,74%	325	-13	-3,85%	286	-39	-12,00%	310	24	8,39%	245	-65	-20,97%
25 - 30 Jahre	339	358	19	5,60%	322	-36	-10,06%	285	-37	-11,49%	248	-37	-12,98%	299	51	20,56%
30 - 35 Jahre	316	377	61	19,30%	342	-35	-9,28%	337	-5	-1,46%	278	-59	-17,51%	289	11	3,96%
35 - 40 Jahre	303	350	47	15,51%	377	27	7,71%	348	-29	-7,69%	335	-13	-3,74%	304	-31	-9,25%
40 - 45 Jahre	233	315	82	35,19%	354	39	12,38%	380	26	7,34%	341	-39	-10,26%	304	-37	-10,85%
45 - 50 Jahre	196	233	37	18,88%	324	91	39,06%	346	22	6,79%	371	25	7,23%	349	-22	-5,93%
50 - 55 Jahre	242	211	-31	-12,81%	227	16	7,58%	328	101	44,49%	344	16	4,88%	331	-13	-3,78%
55 - 60 Jahre	198	254	56	28,28%	204	-50	-19,69%	233	29	14,22%	315	82	35,19%	349	34	10,79%
60 - 65 Jahre	183	190	7	3,83%	249	59	31,05%	202	-47	-18,88%	229	27	13,37%	300	71	31,00%
65 - 70 Jahre	169	191	22	13,02%	180	-11	-5,76%	236	56	31,11%	194	-42	-17,80%	227	33	17,01%
70 - 75 Jahre	97	155	58	59,79%	174	19	12,26%	164	-10	-5,75%	215	51	31,10%	178	-37	-17,21%
75 - 80 Jahre	117	83	-34	-29,06%	129	46	55,42%	144	15	11,63%	137	-7	-4,86%	188	51	37,23%
80 - 85 Jahre	75	85	10	13,33%	51	-34	-40,00%	97	46	90,20%	109	12	12,37%	113	4	3,67%
über 85 Jahre	41	43	2	4,88%	51	8	18,60%	56	5	9,80%	78	22	39,29%	105	27	34,62%
Insgesamt	4.140	4.481	341	8,24%	4.551	70	1,56%	4.650	99	2,18%	4.600	-50	-1,08%	4.641	41	0,89%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.287	1.298	11	0,85%	1.242	-56	-4,31%	1.208	-34	-2,74%	1.096	-112	-9,27%	1.060	-36	-3,28%
20 - 40 Jahre	1.302	1.423	121	9,29%	1.366	-57	-4,01%	1.256	-110	-8,05%	1.171	-85	-6,77%	1.137	-34	-2,90%
40 - 65 Jahre	1.052	1.203	151	14,35%	1.358	155	12,88%	1.489	131	9,65%	1.600	111	7,45%	1.633	33	2,06%
65 - 80 Jahre	383	429	46	12,01%	483	54	12,59%	544	61	12,63%	546	2	0,37%	593	47	8,61%
über 80 Jahre	116	128	12	10,34%	102	-26	-20,31%	153	51	50,00%	187	34	22,22%	218	31	16,58%
Insgesamt	4.140	4.481	341	8,24%	4.551	70	1,56%	4.650	99	2,18%	4.600	-50	-1,08%	4.641	41	0,89%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 110: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Unterschneidheim in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	254	212	-42	-16,54%	192	-20	-9,43%	185	-7	-3,65%	183	-2	-1,08%
5 - 10 Jahre	250	249	-1	-0,40%	218	-31	-12,45%	205	-13	-5,96%	199	-6	-2,93%
10 - 15 Jahre	275	251	-24	-8,73%	251	0	0,00%	225	-26	-10,36%	215	-10	-4,44%
15 - 20 Jahre	275	266	-9	-3,27%	247	-19	-7,14%	248	1	0,40%	226	-22	-8,87%
20 - 25 Jahre	241	227	-14	-5,81%	226	-1	-0,44%	220	-6	-2,65%	218	-2	-0,91%
25 - 30 Jahre	291	212	-79	-27,15%	213	1	0,47%	213	0	0,00%	212	-1	-0,47%
30 - 35 Jahre	265	260	-5	-1,89%	221	-39	-15,00%	225	4	1,81%	223	-2	-0,89%
35 - 40 Jahre	294	260	-34	-11,56%	263	3	1,15%	238	-25	-9,51%	240	2	0,84%
40 - 45 Jahre	331	293	-38	-11,48%	266	-27	-9,22%	271	5	1,88%	253	-18	-6,64%
45 - 50 Jahre	325	334	9	2,77%	300	-34	-10,18%	278	-22	-7,33%	285	7	2,52%
50 - 55 Jahre	328	323	-5	-1,52%	331	8	2,48%	303	-28	-8,46%	284	-19	-6,27%
55 - 60 Jahre	342	318	-24	-7,02%	314	-4	-1,26%	322	8	2,55%	298	-24	-7,45%
60 - 65 Jahre	293	323	30	10,24%	307	-16	-4,95%	305	-2	-0,65%	310	5	1,64%
65 - 70 Jahre	210	272	62	29,52%	302	30	11,03%	291	-11	-3,64%	290	-1	-0,34%
70 - 75 Jahre	177	191	14	7,91%	247	56	29,32%	277	30	12,15%	270	-7	-2,53%
75 - 80 Jahre	183	153	-30	-16,39%	168	15	9,80%	218	50	29,76%	246	28	12,84%
80 - 85 Jahre	104	143	39	37,50%	121	-22	-15,38%	137	16	13,22%	177	40	29,20%
85 - 90 Jahre	58	64	6	10,34%	91	27	42,19%	79	-12	-13,19%	93	14	17,72%
über 90 Jahre	28	28	0	0,00%	34	6	21,43%	48	14	41,18%	49	1	2,08%
Insgesamt	4.524	4.379	-145	-3,21%	4.312	-67	-1,53%	4.288	-24	-0,56%	4.271	-17	-0,40%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.054	978	-76	-7,21%	908	-70	-7,16%	863	-45	-4,96%	823	-40	-4,63%
20 - 40 Jahre	1.091	959	-132	-12,10%	923	-36	-3,75%	896	-27	-2,93%	893	-3	-0,33%
40 - 65 Jahre	1.619	1.591	-28	-1,73%	1.518	-73	-4,59%	1.479	-39	-2,57%	1.430	-49	-3,31%
65 - 80 Jahre	570	616	46	8,07%	717	101	16,40%	786	69	9,62%	806	20	2,54%
über 80 Jahre	190	235	45	23,68%	246	11	4,68%	264	18	7,32%	319	55	20,83%
Insgesamt	4.524	4.379	-145	-3,21%	4.312	-67	-1,53%	4.288	-24	-0,56%	4.271	-17	-0,40%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.40 Waldstetten

Tabelle 111: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Waldstetten in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	222	231	9	4,05%	265	34	14,72%	192	-73	-27,55%	176	-16	-8,33%	167	-9	-5,11%
3 - 6 Jahre	261	251	-10	-3,83%	257	6	2,39%	230	-27	-10,51%	197	-33	-14,35%	160	-37	-18,78%
6 - 10 Jahre	343	327	-16	-4,66%	357	30	9,17%	357	0	0,00%	276	-81	-22,69%	274	-2	-0,72%
10 - 15 Jahre	369	448	79	21,41%	443	-5	-1,12%	466	23	5,19%	451	-15	-3,22%	349	-102	-22,62%
15 - 18 Jahre	254	224	-30	-11,81%	271	47	20,98%	258	-13	-4,80%	289	31	12,02%	246	-43	-14,88%
18 - 20 Jahre	185	141	-44	-23,78%	174	33	23,40%	175	1	0,57%	174	-1	-0,57%	178	4	2,30%
20 - 25 Jahre	602	452	-150	-24,92%	349	-103	-22,79%	421	72	20,63%	360	-61	-14,49%	395	35	9,72%
25 - 30 Jahre	547	579	32	5,85%	443	-136	-23,49%	340	-103	-23,25%	379	39	11,47%	371	-8	-2,11%
30 - 35 Jahre	506	569	63	12,45%	635	66	11,60%	444	-191	-30,08%	324	-120	-27,03%	411	87	26,85%
35 - 40 Jahre	524	515	-9	-1,72%	614	99	19,22%	653	39	6,35%	437	-216	-33,08%	336	-101	-23,11%
40 - 45 Jahre	486	524	38	7,82%	518	-6	-1,15%	619	101	19,50%	627	8	1,29%	427	-200	-31,90%
45 - 50 Jahre	437	462	25	5,72%	514	52	11,26%	512	-2	-0,39%	611	99	19,34%	609	-2	-0,33%
50 - 55 Jahre	522	425	-97	-18,58%	449	24	5,65%	498	49	10,91%	515	17	3,41%	616	101	19,61%
55 - 60 Jahre	343	500	157	45,77%	414	-86	-17,20%	444	30	7,25%	468	24	5,41%	515	47	10,04%
60 - 65 Jahre	325	333	8	2,46%	495	162	48,65%	396	-99	-20,00%	430	34	8,59%	475	45	10,47%
65 - 70 Jahre	296	307	11	3,72%	314	7	2,28%	484	170	54,14%	382	-102	-21,07%	405	23	6,02%
70 - 75 Jahre	188	269	81	43,09%	277	8	2,97%	282	5	1,81%	444	162	57,45%	345	-99	-22,30%
75 - 80 Jahre	201	155	-46	-22,89%	225	70	45,16%	240	15	6,67%	245	5	2,08%	416	171	69,80%
80 - 85 Jahre	144	143	-1	-0,69%	116	-27	-18,88%	172	56	48,28%	198	26	15,12%	216	18	9,09%
über 85 Jahre	72	88	16	22,22%	117	29	32,95%	109	-8	-6,84%	157	48	44,04%	170	13	8,28%
Insgesamt	6.827	6.943	116	1,70%	7.247	304	4,38%	7.292	45	0,62%	7.140	-152	-2,08%	7.081	-59	-0,83%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.634	1.622	-12	-0,73%	1.767	145	8,94%	1.678	-89	-5,04%	1.563	-115	-6,85%	1.374	-189	-12,09%
20 - 40 Jahre	2.179	2.115	-64	-2,94%	2.041	-74	-3,50%	1.858	-183	-8,97%	1.500	-358	-19,27%	1.513	13	0,87%
40 - 65 Jahre	2.113	2.244	131	6,20%	2.390	146	6,51%	2.469	79	3,31%	2.651	182	7,37%	2.642	-9	-0,34%
65 - 80 Jahre	685	731	46	6,72%	816	85	11,63%	1.006	190	23,28%	1.071	65	6,46%	1.166	95	8,87%
über 80 Jahre	216	231	15	6,94%	233	2	0,87%	281	48	20,60%	355	74	26,33%	386	31	8,73%
Insgesamt	6.827	6.943	116	1,70%	7.247	304	4,38%	7.292	45	0,62%	7.140	-152	-2,08%	7.081	-59	-0,83%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 112: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Waldstetten in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	267	297	30	11,24%	300	3	1,01%	300	0	0,00%	293	-7	-2,33%
5 - 10 Jahre	334	281	-53	-15,87%	310	29	10,32%	315	5	1,61%	313	-2	-0,63%
10 - 15 Jahre	365	339	-26	-7,12%	292	-47	-13,86%	322	30	10,27%	327	5	1,55%
15 - 20 Jahre	440	364	-76	-17,27%	343	-21	-5,77%	303	-40	-11,66%	330	27	8,91%
20 - 25 Jahre	387	386	-1	-0,26%	340	-46	-11,92%	328	-12	-3,53%	306	-22	-6,71%
25 - 30 Jahre	346	377	31	8,96%	381	4	1,06%	355	-26	-6,82%	347	-8	-2,25%
30 - 35 Jahre	399	368	-31	-7,77%	393	25	6,79%	397	4	1,02%	374	-23	-5,79%
35 - 40 Jahre	346	403	57	16,47%	389	-14	-3,47%	411	22	5,66%	412	1	0,24%
40 - 45 Jahre	452	365	-87	-19,25%	413	48	13,15%	407	-6	-1,45%	423	16	3,93%
45 - 50 Jahre	639	461	-178	-27,86%	384	-77	-16,70%	425	41	10,68%	423	-2	-0,47%
50 - 55 Jahre	593	625	32	5,40%	464	-161	-25,76%	398	-66	-14,22%	435	37	9,30%
55 - 60 Jahre	506	575	69	13,64%	605	30	5,22%	461	-144	-23,80%	403	-58	-12,58%
60 - 65 Jahre	445	485	40	8,99%	553	68	14,02%	581	28	5,06%	448	-133	-22,89%
65 - 70 Jahre	418	417	-1	-0,24%	458	41	9,83%	523	65	14,19%	548	25	4,78%
70 - 75 Jahre	364	381	17	4,67%	385	4	1,05%	427	42	10,91%	489	62	14,52%
75 - 80 Jahre	400	321	-79	-19,75%	342	21	6,54%	348	6	1,75%	389	41	11,78%
80 - 85 Jahre	190	318	128	67,37%	257	-61	-19,18%	281	24	9,34%	290	9	3,20%
85 - 90 Jahre	120	124	4	3,33%	211	87	70,16%	172	-39	-18,48%	196	24	13,95%
über 90 Jahre	54	65	11	20,37%	76	11	16,92%	124	48	63,16%	121	-3	-2,42%
Insgesamt	7.065	6.952	-113	-1,60%	6.896	-56	-0,81%	6.878	-18	-0,26%	6.867	-11	-0,16%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.406	1.281	-125	-8,89%	1.245	-36	-2,81%	1.240	-5	-0,40%	1.263	23	1,85%
20 - 40 Jahre	1.478	1.534	56	3,79%	1.503	-31	-2,02%	1.491	-12	-0,80%	1.439	-52	-3,49%
40 - 65 Jahre	2.635	2.511	-124	-4,71%	2.419	-92	-3,66%	2.272	-147	-6,08%	2.132	-140	-6,16%
65 - 80 Jahre	1.182	1.119	-63	-5,33%	1.185	66	5,90%	1.298	113	9,54%	1.426	128	9,86%
über 80 Jahre	364	507	143	39,29%	544	37	7,30%	577	33	6,07%	607	30	5,20%
Insgesamt	7.065	6.952	-113	-1,60%	6.896	-56	-0,81%	6.878	-18	-0,26%	6.867	-11	-0,16%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.41 Westhausen

Tabelle 113: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Westhausen in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 3 Jahre	209	248	39	18,66%	210	-38	-15,32%	167	-43	-20,48%	158	-9	-5,39%	174	16	10,13%
3 - 6 Jahre	185	218	33	17,84%	229	11	5,05%	200	-29	-12,66%	153	-47	-23,50%	165	12	7,84%
6 - 10 Jahre	272	288	16	5,88%	309	21	7,29%	312	3	0,97%	264	-48	-15,38%	220	-44	-16,67%
10 - 15 Jahre	355	346	-9	-2,54%	361	15	4,34%	388	27	7,48%	369	-19	-4,90%	306	-63	-17,07%
15 - 18 Jahre	219	202	-17	-7,76%	188	-14	-6,93%	226	38	20,21%	239	13	5,75%	213	-26	-10,88%
18 - 20 Jahre	189	153	-36	-19,05%	150	-3	-1,96%	137	-13	-8,67%	125	-12	-8,76%	158	33	26,40%
20 - 25 Jahre	484	415	-69	-14,26%	361	-54	-13,01%	326	-35	-9,70%	329	3	0,92%	347	18	5,47%
25 - 30 Jahre	446	496	50	11,21%	387	-109	-21,98%	351	-36	-9,30%	317	-34	-9,69%	342	25	7,89%
30 - 35 Jahre	406	486	80	19,70%	530	44	9,05%	405	-125	-23,58%	372	-33	-8,15%	342	-30	-8,06%
35 - 40 Jahre	381	421	40	10,50%	483	62	14,73%	536	53	10,97%	391	-145	-27,05%	412	21	5,37%
40 - 45 Jahre	317	387	70	22,08%	408	21	5,43%	488	80	19,61%	523	35	7,17%	407	-116	-22,18%
45 - 50 Jahre	343	325	-18	-5,25%	385	60	18,46%	396	11	2,86%	479	83	20,96%	504	25	5,22%
50 - 55 Jahre	402	350	-52	-12,94%	328	-22	-6,29%	382	54	16,46%	398	16	4,19%	549	151	37,94%
55 - 60 Jahre	276	392	116	42,03%	330	-62	-15,82%	315	-15	-4,55%	368	53	16,83%	395	27	7,34%
60 - 65 Jahre	245	260	15	6,12%	384	124	47,69%	325	-59	-15,36%	306	-19	-5,85%	346	40	13,07%
65 - 70 Jahre	206	220	14	6,80%	243	23	10,45%	359	116	47,74%	301	-58	-16,16%	311	10	3,32%
70 - 75 Jahre	122	187	65	53,28%	193	6	3,21%	215	22	11,40%	334	119	55,35%	254	-80	-23,95%
75 - 80 Jahre	127	99	-28	-22,05%	156	57	57,58%	165	9	5,77%	191	26	15,76%	303	112	58,64%
80 - 85 Jahre	90	90	0	0,00%	71	-19	-21,11%	113	42	59,15%	128	15	13,27%	162	34	26,56%
über 85 Jahre	48	72	24	50,00%	75	3	4,17%	72	-3	-4,00%	117	45	62,50%	135	18	15,38%
Insgesamt	5.322	5.655	333	6,26%	5.781	126	2,23%	5.878	97	1,68%	5.862	-16	-0,27%	6.045	183	3,12%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ	Bevölkerung absolut	Veränderung absolut	Veränderung relativ
unter 20 Jahre	1.429	1.455	26	1,82%	1.447	-8	-0,55%	1.430	-17	-1,17%	1.308	-122	-8,53%	1.236	-72	-5,50%
20 - 40 Jahre	1.717	1.818	101	5,88%	1.761	-57	-3,14%	1.618	-143	-8,12%	1.409	-209	-12,92%	1.443	34	2,41%
40 - 65 Jahre	1.583	1.714	131	8,28%	1.835	121	7,06%	1.906	71	3,87%	2.074	168	8,81%	2.201	127	6,12%
65 - 80 Jahre	455	506	51	11,21%	592	86	17,00%	739	147	24,83%	826	87	11,77%	868	42	5,08%
über 80 Jahre	138	162	24	17,39%	146	-16	-9,88%	185	39	26,71%	245	60	32,43%	297	52	21,22%
Insgesamt	5.322	5.655	333	6,26%	5.781	126	2,23%	5.878	97	1,68%	5.862	-16	-0,27%	6.045	183	3,12%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 114: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Westhausen in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	262	270	8	3,05%	265	-5	-1,85%	258	-7	-2,64%	245	-13	-5,04%
5 - 10 Jahre	266	271	5	1,88%	281	10	3,69%	278	-3	-1,07%	271	-7	-2,52%
10 - 15 Jahre	321	277	-44	-13,71%	282	5	1,81%	291	9	3,19%	289	-2	-0,69%
15 - 20 Jahre	374	319	-55	-14,71%	279	-40	-12,54%	287	8	2,87%	296	9	3,14%
20 - 25 Jahre	335	328	-7	-2,09%	292	-36	-10,98%	267	-25	-8,56%	272	5	1,87%
25 - 30 Jahre	341	331	-10	-2,93%	323	-8	-2,42%	299	-24	-7,43%	286	-13	-4,35%
30 - 35 Jahre	335	347	12	3,58%	342	-5	-1,44%	335	-7	-2,05%	314	-21	-6,27%
35 - 40 Jahre	381	348	-33	-8,66%	359	11	3,16%	353	-6	-1,67%	346	-7	-1,98%
40 - 45 Jahre	423	385	-38	-8,98%	356	-29	-7,53%	366	10	2,81%	362	-4	-1,09%
45 - 50 Jahre	522	431	-91	-17,43%	393	-38	-8,82%	368	-25	-6,36%	378	10	2,72%
50 - 55 Jahre	493	516	23	4,67%	431	-85	-16,47%	398	-33	-7,66%	376	-22	-5,53%
55 - 60 Jahre	387	483	96	24,81%	502	19	3,93%	423	-79	-15,74%	394	-29	-6,86%
60 - 65 Jahre	354	378	24	6,78%	467	89	23,54%	484	17	3,64%	412	-72	-14,88%
65 - 70 Jahre	285	334	49	17,19%	361	27	8,08%	443	82	22,71%	458	15	3,39%
70 - 75 Jahre	278	266	-12	-4,32%	310	44	16,54%	338	28	9,03%	414	76	22,49%
75 - 80 Jahre	296	246	-50	-16,89%	240	-6	-2,44%	280	40	16,67%	306	26	9,29%
80 - 85 Jahre	148	236	88	59,46%	197	-39	-16,53%	198	1	0,51%	233	35	17,68%
85 - 90 Jahre	84	96	12	14,29%	156	60	62,50%	132	-24	-15,38%	141	9	6,82%
über 90 Jahre	42	47	5	11,90%	57	10	21,28%	90	33	57,89%	88	-2	-2,22%
Insgesamt	5.927	5.909	-18	-0,30%	5.893	-16	-0,27%	5.888	-5	-0,08%	5.881	-7	-0,12%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	1.223	1.137	-86	-7,03%	1.107	-30	-2,64%	1.114	7	0,63%	1.101	-13	-1,17%
20 - 40 Jahre	1.392	1.354	-38	-2,73%	1.316	-38	-2,81%	1.254	-62	-4,71%	1.218	-36	-2,87%
40 - 65 Jahre	2.179	2.193	14	0,64%	2.149	-44	-2,01%	2.039	-110	-5,12%	1.922	-117	-5,74%
65 - 80 Jahre	859	846	-13	-1,51%	911	65	7,68%	1.061	150	16,47%	1.178	117	11,03%
über 80 Jahre	274	379	105	38,32%	410	31	8,18%	420	10	2,44%	462	42	10,00%
Insgesamt	5.927	5.909	-18	-0,30%	5.893	-16	-0,27%	5.888	-5	-0,08%	5.881	-7	-0,12%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

1.5.2.42 Wört

Tabelle 115: Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Wört in absoluten und relativen Zahlen im Zeitvergleich von 1990 bis 2016.

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 3 Jahre	48	53	5	10,42%	51	-2	-3,77%	37	-14	-27,45%	36	-1	-2,70%	45	9	25,00%
3 - 6 Jahre	54	55	1	1,85%	51	-4	-7,27%	51	0	0,00%	35	-16	-31,37%	36	1	2,86%
6 - 10 Jahre	77	85	8	10,39%	78	-7	-8,24%	71	-7	-8,97%	58	-13	-18,31%	54	-4	-6,90%
10 - 15 Jahre	110	127	17	15,45%	113	-14	-11,02%	94	-19	-16,81%	82	-12	-12,77%	66	-16	-19,51%
15 - 18 Jahre	71	61	-10	-14,08%	86	25	40,98%	59	-27	-31,40%	54	-5	-8,47%	54	0	0,00%
18 - 20 Jahre	67	49	-18	-26,87%	43	-6	-12,24%	47	4	9,30%	36	-11	-23,40%	33	-3	-8,33%
20 - 25 Jahre	96	131	35	36,46%	98	-33	-25,19%	103	5	5,10%	88	-15	-14,56%	100	12	13,64%
25 - 30 Jahre	97	112	15	15,46%	133	21	18,75%	73	-60	-45,11%	88	15	20,55%	109	21	23,86%
30 - 35 Jahre	104	110	6	5,77%	103	-7	-6,36%	125	22	21,36%	69	-56	-44,80%	92	23	33,33%
35 - 40 Jahre	82	110	28	34,15%	120	10	9,09%	101	-19	-15,83%	122	21	20,79%	71	-51	-41,80%
40 - 45 Jahre	70	89	19	27,14%	124	35	39,33%	120	-4	-3,23%	96	-24	-20,00%	91	-5	-5,21%
45 - 50 Jahre	49	81	32	65,31%	96	15	18,52%	130	34	35,42%	124	-6	-4,62%	96	-28	-22,58%
50 - 55 Jahre	69	53	-16	-23,19%	79	26	49,06%	90	11	13,92%	132	42	46,67%	121	-11	-8,33%
55 - 60 Jahre	72	78	6	8,33%	55	-23	-29,49%	76	21	38,18%	81	5	6,58%	132	51	62,96%
60 - 65 Jahre	36	78	42	116,67%	73	-5	-6,41%	52	-21	-28,77%	74	22	42,31%	85	11	14,86%
65 - 70 Jahre	55	36	-19	-34,55%	74	38	105,56%	69	-5	-6,76%	50	-19	-27,54%	76	26	52,00%
70 - 75 Jahre	20	47	27	135,00%	38	-9	-19,15%	63	25	65,79%	65	2	3,17%	42	-23	-35,38%
75 - 80 Jahre	39	19	-20	-51,28%	42	23	121,05%	34	-8	-19,05%	53	19	55,88%	53	0	0,00%
80 - 85 Jahre	24	28	4	16,67%	16	-12	-42,86%	31	15	93,75%	24	-7	-22,58%	40	16	66,67%
über 85 Jahre	11	17	6	54,55%	16	-1	-5,88%	12	-4	-25,00%	19	7	58,33%	17	-2	-10,53%
Insgesamt	1.251	1.419	168	13,43%	1.489	70	4,93%	1.438	-51	-3,43%	1.386	-52	-3,62%	1.413	27	1,95%

Altersgruppe	1990	1995			2000			2005			2010			2016		
	Bevölkerung	Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung		Bevölkerung	Veränderung	
	absolut	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ	absolut	absolut	relativ
unter 20 Jahre	427	430	3	0,70%	422	-8	-1,86%	359	-63	-14,93%	301	-58	-16,16%	288	-13	-4,32%
20 - 40 Jahre	379	463	84	22,16%	454	-9	-1,94%	402	-52	-11,45%	367	-35	-8,71%	372	5	1,36%
40 - 65 Jahre	296	379	83	28,04%	427	48	12,66%	468	41	9,60%	507	39	8,33%	525	18	3,55%
65 - 80 Jahre	114	102	-12	-10,53%	154	52	50,98%	166	12	7,79%	168	2	1,20%	171	3	1,79%
über 80 Jahre	35	45	10	28,57%	32	-13	-28,89%	43	11	34,38%	43	0	0,00%	57	14	32,56%
Insgesamt	1.251	1.419	168	13,43%	1.489	70	4,93%	1.438	-51	-3,43%	1.386	-52	-3,62%	1.413	27	1,95%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Tabelle 116: Prognose der Entwicklung der Altersgruppen in der Gemeinde Wört in absoluten und relativen Zahlen bis 2035.

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 5 Jahre	67	69	2	2,99%	67	-2	-2,90%	62	-5	-7,46%	59	-3	-4,84%
5 - 10 Jahre	59	69	10	16,95%	71	2	2,90%	69	-2	-2,82%	66	-3	-4,35%
10 - 15 Jahre	74	61	-13	-17,57%	70	9	14,75%	73	3	4,29%	71	-2	-2,74%
15 - 20 Jahre	80	73	-7	-8,75%	62	-11	-15,07%	70	8	12,90%	72	2	2,86%
20 - 25 Jahre	97	72	-25	-25,77%	67	-5	-6,94%	59	-8	-11,94%	65	6	10,17%
25 - 30 Jahre	96	86	-10	-10,42%	72	-14	-16,28%	68	-4	-5,56%	63	-5	-7,35%
30 - 35 Jahre	87	91	4	4,60%	85	-6	-6,59%	76	-9	-10,59%	72	-4	-5,26%
35 - 40 Jahre	78	88	10	12,82%	91	3	3,41%	87	-4	-4,40%	80	-7	-8,05%
40 - 45 Jahre	87	82	-5	-5,75%	89	7	8,54%	91	2	2,25%	89	-2	-2,20%
45 - 50 Jahre	92	90	-2	-2,17%	85	-5	-5,56%	91	6	7,06%	92	1	1,10%
50 - 55 Jahre	120	95	-25	-20,83%	92	-3	-3,16%	87	-5	-5,43%	93	6	6,90%
55 - 60 Jahre	123	117	-6	-4,88%	94	-23	-19,66%	90	-4	-4,26%	86	-4	-4,44%
60 - 65 Jahre	85	117	32	37,65%	112	-5	-4,27%	92	-20	-17,86%	87	-5	-5,43%
65 - 70 Jahre	70	79	9	12,86%	108	29	36,71%	104	-4	-3,70%	87	-17	-16,35%
70 - 75 Jahre	41	64	23	56,10%	72	8	12,50%	99	27	37,50%	97	-2	-2,02%
75 - 80 Jahre	56	37	-19	-33,93%	57	20	54,05%	64	7	12,28%	87	23	35,94%
80 - 85 Jahre	40	43	3	7,50%	30	-13	-30,23%	46	16	53,33%	52	6	13,04%
85 - 90 Jahre	14	25	11	78,57%	28	3	12,00%	20	-8	-28,57%	32	12	60,00%
über 90 Jahre	3	7	4	133,33%	12	5	71,43%	15	3	25,00%	12	-3	-20,00%
Insgesamt	1.369	1.365	-4	-0,29%	1.364	-1	-0,07%	1.363	-1	-0,07%	1.362	-1	-0,07%

Altersgruppe	2015	2020			2025			2030			2035		
	Bevölkerung absolut	Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung		Bevölkerung absolut	Veränderung	
			absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ
unter 20 Jahre	280	272	-8	-2,86%	270	-2	-0,74%	274	4	1,48%	268	-6	-2,19%
20 - 40 Jahre	358	337	-21	-5,87%	315	-22	-6,53%	290	-25	-7,94%	280	-10	-3,45%
40 - 65 Jahre	507	501	-6	-1,18%	472	-29	-5,79%	451	-21	-4,45%	447	-4	-0,89%
65 - 80 Jahre	167	180	13	7,78%	237	57	31,67%	267	30	12,66%	271	4	1,50%
über 80 Jahre	57	75	18	31,58%	70	-5	-6,67%	81	11	15,71%	96	15	18,52%
Insgesamt	1.369	1.365	-4	-0,29%	1.364	-1	-0,07%	1.363	-1	-0,07%	1.362	-1	-0,07%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Literatur

BAMF (2018): Das Bundesamt in Zahlen 2017. Asyl. – Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF). – Nürnberg. – http://www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Publikationen/Broschueren/bundesamt-in-zahlen-2017-asyl.pdf?__blob=publicationFile. – Stand: März 2018. – Zugriff: 26. März 2018.

Bertelsmann Stiftung (2012): Themenreport „Pflege 2030“: Was ist zu erwarten – was ist zu tun? – Bertelsmann Stiftung. – Gütersloh. – https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/GP_Themenreport_Pflege_2030.pdf. – Stand: 2012. – Zugriff: 04. Mai 2018.

Deutsche Rentenversicherung (2017): Rentenversicherung in Zahlen 2017. Statistik der Deutschen Rentenversicherung. – Deutsche Rentenversicherung. – Berlin. – http://www.deutsche-rentenversicherung.de/cae/servlet/contentblob/238692/publicationFile/61815/01_rv_in_zahlen_2013.pdf. – Stand: 30. Juni 2017. – Zugriff: 26. März 2018.

Eurostat (2018): Bevölkerung am 1. Januar nach Alter und Geschlecht. – http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_pjan&lang=de. – Eurostat. – Luxemburg. – Stand: 2018. – Abruf: Februar 2018.

Gebauer, R. (2010): Kitas und Kindererziehung in Ost und West. – Bundeszentrale für politische Bildung. – http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/47313/kinderbetreuung?p=all. – Stand: 30. März 2010. – Zugriff: 04. Mai 2018.

Regionalverband Ostwürttemberg (2014): Regionalstrategie Daseinsvorsorge Ostwürttemberg – Grenzüberschreitende Kooperation für die Region. – Regionalverband Ostwürttemberg. – Schwäbisch Gmünd. – http://www.ostwuerttemberg.org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/Ergebnissbroschuere_MORO_D_Ostwuerttemberg.pdf. – Stand: 2014. – Zugriff: 04. Mai 2018.

Simonson, J., Vogel, C. & C. Tesch-Römer (Hrsg.) (2017): Freiwilliges Engagement in Deutschland: Der Deutsche Freiwilligensurvey 2014. – Empirische Studien zum bürgerschaftlichen Engagement. – Springer VS. – Wiesbaden.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018): Gebiet und Bevölkerung – Fläche und Bevölkerung. – Statistisches Bundesamt (Destatis). – Wiesbaden. – https://www.statistik-

bw.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp. – Stand: 31. Dezember 2015. – Zugriff: 23. April 2018.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2018): Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht. – https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/LRt0104.jsp. – Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. – Stuttgart. – Stand: 2011 – Abruf: Februar 2018.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2016): Bevölkerung: Bevölkerung nach Altersgruppen. – https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen_/lrbev01.html. – Statistisches Bundesamt (Destatis). – Wiesbaden. – Stand: 2011. – Zugriff: Februar 2018.

Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung Deutschlands bis 2060: 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. – https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204159004.pdf?__blob=publicationFile. – Statistisches Bundesamt (Destatis). – Wiesbaden. – Stand: 2015. – Zugriff: Februar 2018.

Datenauswertung Befragung zu bE in Kommunen/Gemeinden

NVBW-SIB/KRE, 11.04.2018

Befragung der Gemeinden/Kommunen in Ostwürttemberg

Vorab-Auswertung für die Partner des Verbundvorhabens KOMOBIL2035

Stand 22.05.2018

Anzahl angeschriebene Kommunen: 57
Zielgruppe: Kommunen in Ostwürttemberg
Anzahl ausgefüllter Fragebögen: 49
Rücklaufquote: 86 %

Ausgangslage

Die NVBW hat mit Unterstützung der Verbundpartner pakora.net, nexus und dem Regionalverband Ostwürttemberg den als Anlage 1 beigefügten Fragebogen erarbeitet. Die Adressen der einzelnen Ansprechpartner der Kommunen im Raum Ostwürttemberg wurden vom Regionalverband zur Verfügung gestellt. Die Erstellung, die Finalisierung, der Versand sowie die Auswertung der Umfrage führte die NVBW durch.

57 Vertreter von Kommunen im Raum Ostwürttemberg wurden angeschrieben. 49 ausgefüllte Fragebogen wurden bis Anfang Mai 2018 an die NVBW zurückgesendet. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 86%. Nach der Erfassung der 49 Rückläufer erfolgten eine zahlenmäßige Auswertung sowie eine grafische Aufbereitung der Daten.

Die gewonnen Ergebnisse dienten als Baustein für die Fertigstellung des Arbeitspakets 2.3 „Kommunale Randbedingungen“.

Bearbeitungsstand ist der 22. Mai 2018.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Angaben 3

1 Daseinsvorsorge 3

1.1 Wie schätzen Sie die ehrenamtliche Tätigkeit für den Erhalt der Daseinsvorsorge für die drei Bereiche Nahversorgung, Mobilität sowie Pflege und Soziales in Ihrer Gemeinde/Kommune ein? 3

2 Rahmenbedingungen für bürgerschaftliches Engagement 4

2.1 Warum unterstützen Sie bürgerschaftliches Engagement in Ihrer Gemeinde/Kommune? 4

2.2 Im Folgenden finden Sie eine Aufzählung von Möglichkeiten, um ehrenamtliches Engagement zu unterstützen. 5

2.3 Wie zeigen Sie Anerkennung bzw. Wertschätzung für bürgerschaftliches Engagement? 10

3 Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt 11

3.1 Gibt es in Ihrer Kommune eine Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt (bspw. Übernahme der hauptamtlichen Koordination)? 11

3.2 Wenn Sie „ja“ oder „ist geplant“ angekreuzt haben, wie sieht diese Zusammenarbeit aus bzw. wie soll sie zukünftig aussehen? 12

4 Vernetzung und Austausch 16

4.1 Vernetzen Sie sich überregional mit anderen Gemeinden/Kommunen zum Thema bürgerschaftliches Engagement? 16

4.1a Wie vernetzen Sie sich überregional? 17

5 Fördermöglichkeiten und Programme 18

5.1 Haben Sie in Ihrer Gemeinde/Kommune schon Fördermöglichkeiten genutzt? 18

5.1a Welche Fördermöglichkeiten haben Sie bereits genutzt? 19

Allgemeine Angaben

GESAMT Einwohnerzahl aller Kommunen	402.350[1]	Einwohner
Kommunen ohne Angaben der Einwohnerzahl	3	Gemeinden
Durchnschnittl. Größe der befragten Kommunen	8.747	Einwohner pro Gemeinde

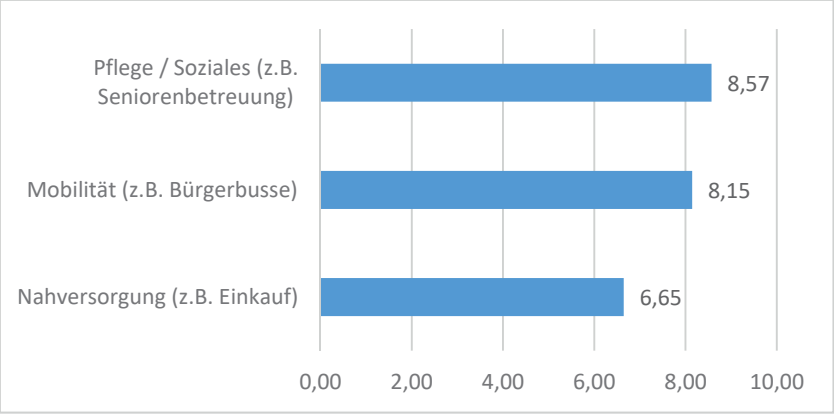
Nachträglich eingetragen wurde von der NVBW die Größe bzw. Einwohnerzahl der Kommunen.

1 Daseinsvorsorge

1.1 Wie schätzen Sie die ehrenamtliche Tätigkeit für den Erhalt der Daseinsvorsorge für die drei Bereiche Nahversorgung, Mobilität sowie Pflege und Soziales in Ihrer Gemeinde/Kommune ein?

Bitte bewerten Sie die Aussage auf einer Skala von 1 bis 10.
1 bedeutet, dass Sie den Einfluss ehrenamtlicher Tätigkeit auf die Daseinsvorsorge in Ihrer Gemeinde/Kommune für überhaupt nicht wichtig halten. 10 bedeutet, dass sie diese für sehr wichtig erachten.

	Durchschn.	k.A.
Nahversorgung (z.B. Einkauf)	6,65	1
Mobilität (z.B. Bürgerbusse)	8,15	1
Pflege / Soziales (z.B. Seniorenbetreuung)	8,57	0



Bei der Bewertung der drei Bereiche der Daseinsvorsorge und die Bedeutung des Ehrenamts für deren erhalt, wurden Pflege und Soziales (8,57) sowie Mobilität (8,15) mit einem Wert von über 8 Punkten von den Kommunen hoch eingestuft. Die Nahversorgung befindet sich etwas abgeschlagen im oberen Mittelfeld bei 6,65 Punkten.

Dies lässt vermuten, dass sich die Kommunen der Rolle des Ehrenamts durchaus bewusst sind. Dementsprechend lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass dem bürgerschaftlichen Engagement eine gewisse Wertschätzung von in Form von Anerkennung und kommunalen Strukturen zur Unterstützung des Ehrenamts von Seiten der Kommunen zu Teil kommen lässt.

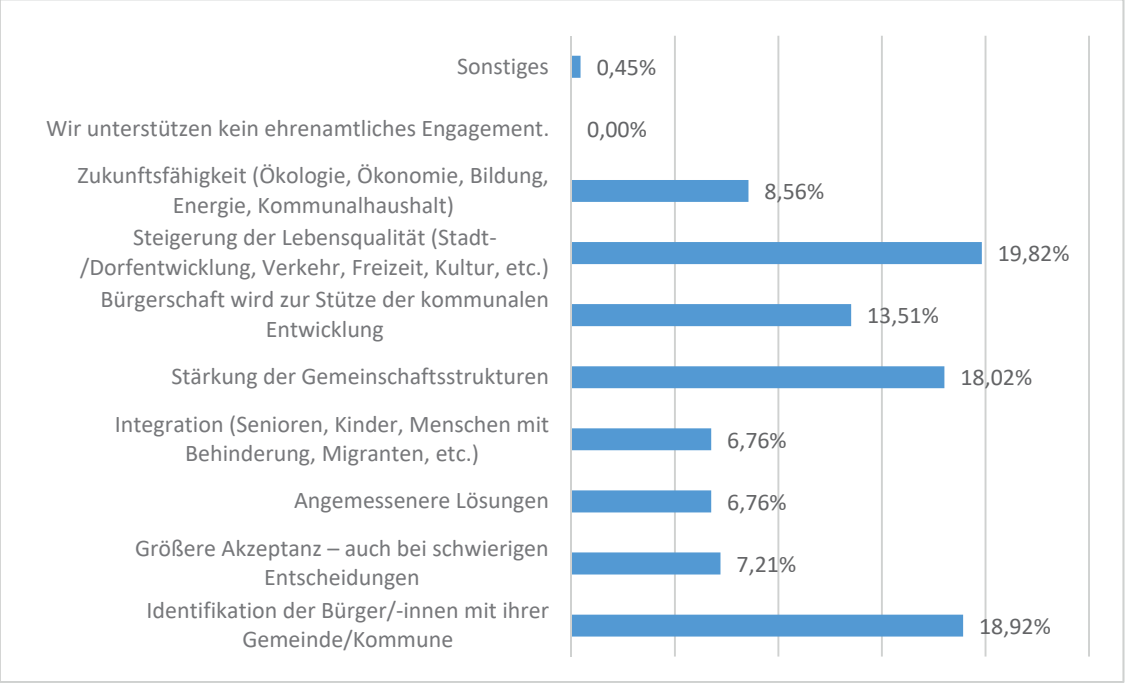
[1] Die Größe bzw. Einwohnerzahl der Kommune wurde nachträglich von der NVBW eingetragen.

2 Rahmenbedingungen für bürgerschaftliches Engagement

2.1 Warum unterstützen Sie bürgerschaftliches Engagement in Ihrer Gemeinde/Kommune?

Bitte kreuzen Sie die Punkte an, die auf Ihre Gemeinde/Kommune zutreffen (Mehrfachnennungen sind möglich)

	Summe	Prozent
Identifikation der Bürger/-innen mit ihrer Gemeinde/Kommune	42	18,92%
Größere Akzeptanz – auch bei schwierigen Entscheidungen	16	7,21%
Angemessenere Lösungen	15	6,76%
Integration (Senioren, Kinder, Menschen mit Behinderung, Migranten, etc.)	15	6,76%
Stärkung der Gemeinschaftsstrukturen	40	18,02%
Bürgerschaft wird zur Stütze der kommunalen Entwicklung	30	13,51%
Steigerung der Lebensqualität (Stadt-/Dorfentwicklung, Verkehr, Freizeit, Kultur, etc.)	44	19,82%
Zukunftsfähigkeit (Ökologie, Ökonomie, Bildung, Energie, Kommunalhaushalt)	19	8,56%
Wir unterstützen kein ehrenamtliches Engagement.	0	0,00%
Sonstiges	1	0,45%
keine Angaben	0	0,00%
GESAMT:	222	100,00%



Bei der Frage nach den Gründen, warum Kommunen ehrenamtliches Engagement unterstützen überwiegen die Ziele, welche sich auf den Zusammenhalt und die Bindung an die Gemeinde fokussieren: „Identifikation der Bürger/-innen mit ihrer Gemeinde/Kommune“ (18,92%), „Steigerung der Lebensqualität“ (19,82%) sowie „Stärkung der Gemeinschaft“ (18,02%).

Des Weiteren wurden ebenfalls gesellschaftspolitische Aspekte benannt. So werden mit der Unterstützung von Ehrenamt Ziele verfolgt wie „eine größere Akzeptanz von Entscheidungen“ (7,21%) zu schaffen oder das Finden von „angemesseneren Lösungen“ (6,76%). Ebenfalls erhoffen sich 6,76% der befragten Kommunen, dass mit Hilfe

des Ehrenamts Menschen aus unterschiedlichen Milieus und Lebensbereichen in das Gemeinwesen integrieren werden und sie die Zukunftsfähigkeit (8,56%) in Hinblick auf Wirtschaft, Bildung, etc. in ihrer Kommune erhöhen.

Keine der befragten Kommunen in Ostwürttemberg unterstützt bürgerschaftliches Engagement nicht.

Frage 2.1: Sonstiges-Angaben

Angaben gesamt	1
Beantwortung Sonstiges Gesamt	1
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Wir unterstützen EA im Ganzen, weil es gut ist

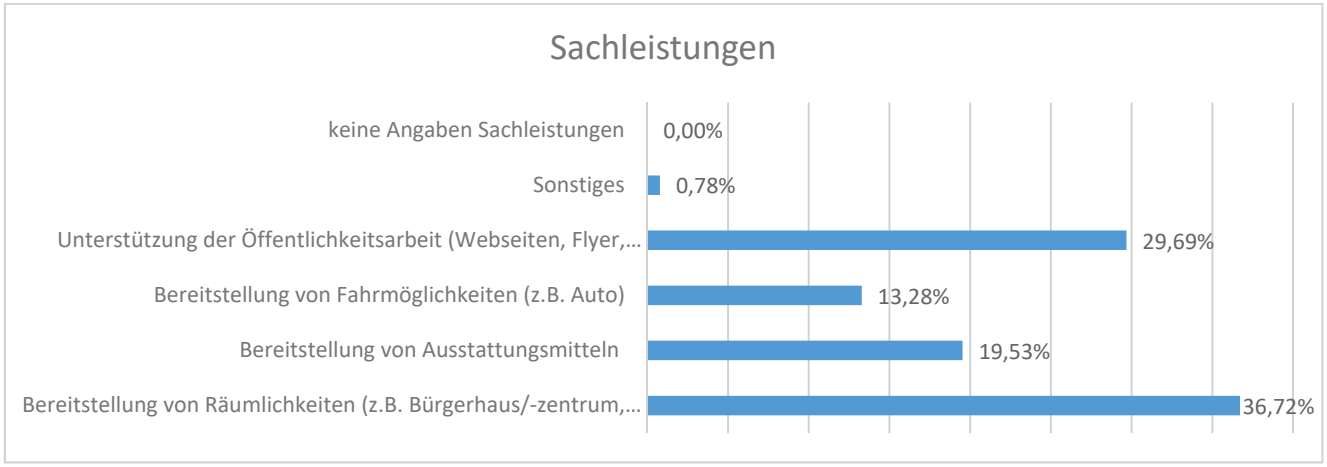
2.2 Im Folgenden finden Sie eine Aufzählung von Möglichkeiten, um ehrenamtliches Engagement zu unterstützen.

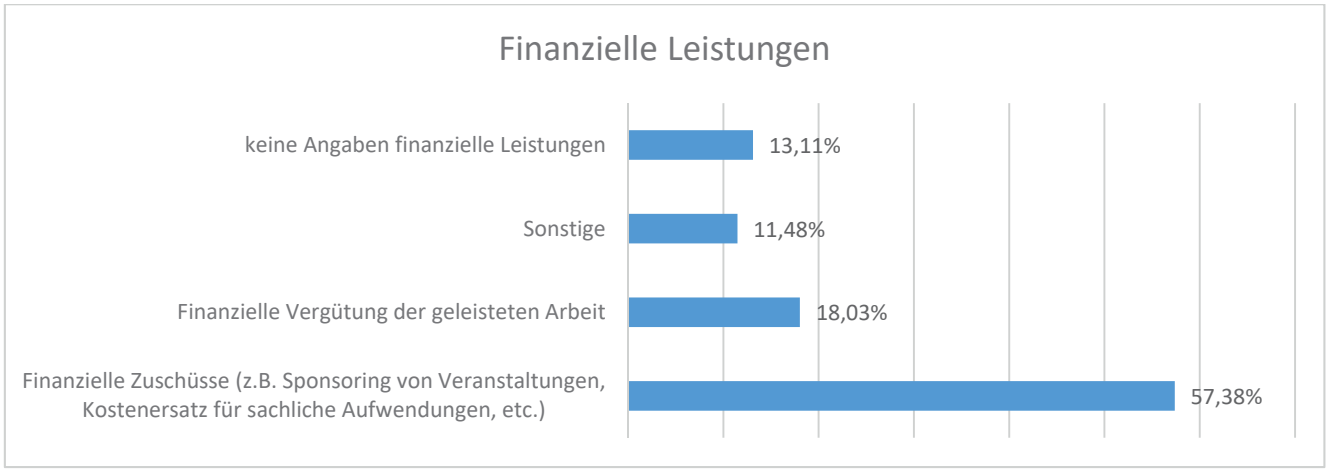
Bitte kreuzen Sie die jeweiligen Formen an, wie bei Ihnen in der Gemeinde/Kommune bürgerschaftliches Engagement unterstützt wird (Mehrfachnennungen sind möglich).

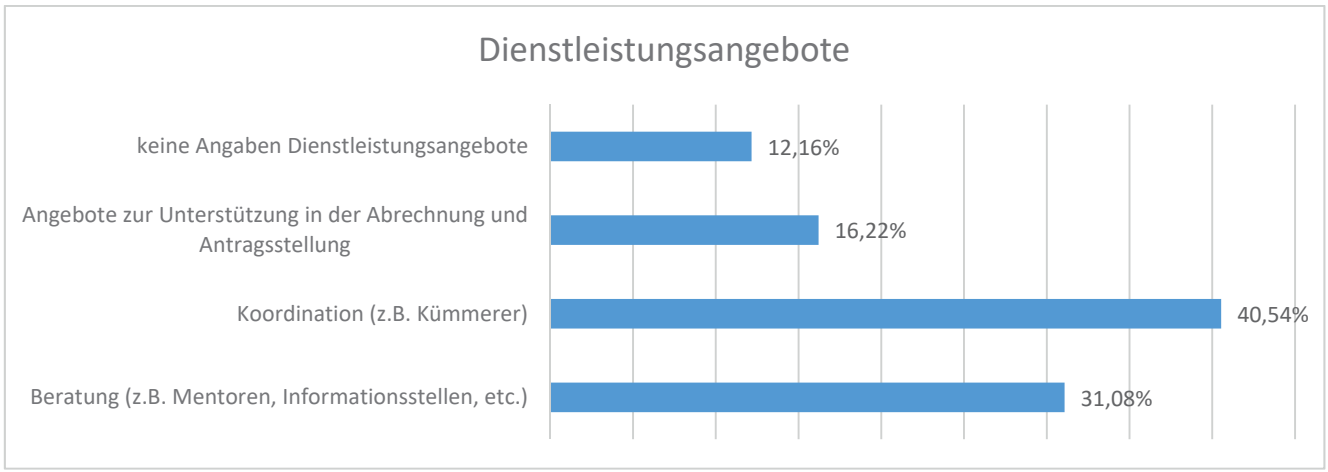
	Summe	Prozent innerhalb*	Prozent Gesamt**
Sachleistungen			
Bereitstellung von Räumlichkeiten (z.B. Bürgerhaus/-zentrum, Sportstätten, Büros)	47	36,72%	17,87%
Bereitstellung von Ausstattungsmitteln	25	19,53%	9,51%
Bereitstellung von Fahrmöglichkeiten (z.B. Auto)	17	13,28%	6,46%
Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit (Webseiten, Flyer, Artikel in Gemeindeblatt)	38	29,69%	14,45%
Sonstiges	1	0,78%	0,38%
keine Angaben	0	0,00%	0,00%
Gesamt Sachleistungen	128	100,00%	48,67%
Finanzielle Leistungen			
Finanzielle Zuschüsse (z.B. Sponsoring von Veranstaltungen, Kostenersatz für sachliche Aufwendungen, etc.)	35	57,38%	13,13%
Finanzielle Vergütung der geleisteten Arbeit	11	18,03%	4,18%
Sonstige	7	11,48%	2,66%
keine Angaben	8	13,11%	3,04%
Gesamt Finanzielle Leistungen	61	100,00%	23,19%
Dienstleistungsangebote			
Beratung (z.B. Mentoren, Informationsstellen, etc.)	23	31,08%	8,75%
Koordination (z.B. Kümmerer)	30	40,54%	11,41%
Angebote zur Unterstützung in der Abrechnung und Antragsstellung	12	16,22%	4,65%
keine Angaben	9	12,16%	3,42%
Gesamt Dienstleistungsangebote	74	100,00%	28,14%
GESAMT	**263**		**100%**

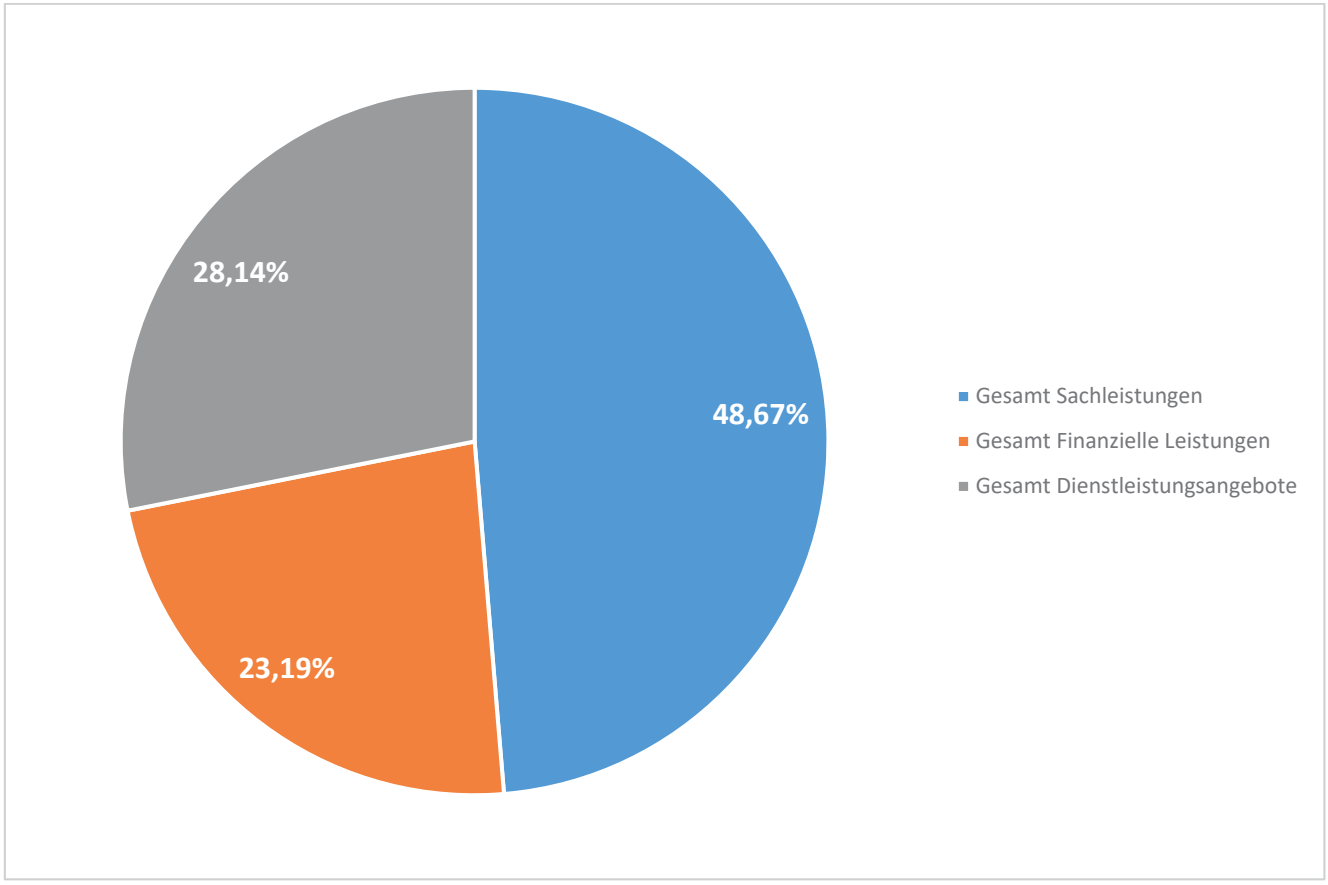
* Bezieht sich nur auf die Werte im genannten Leistungsspektrum

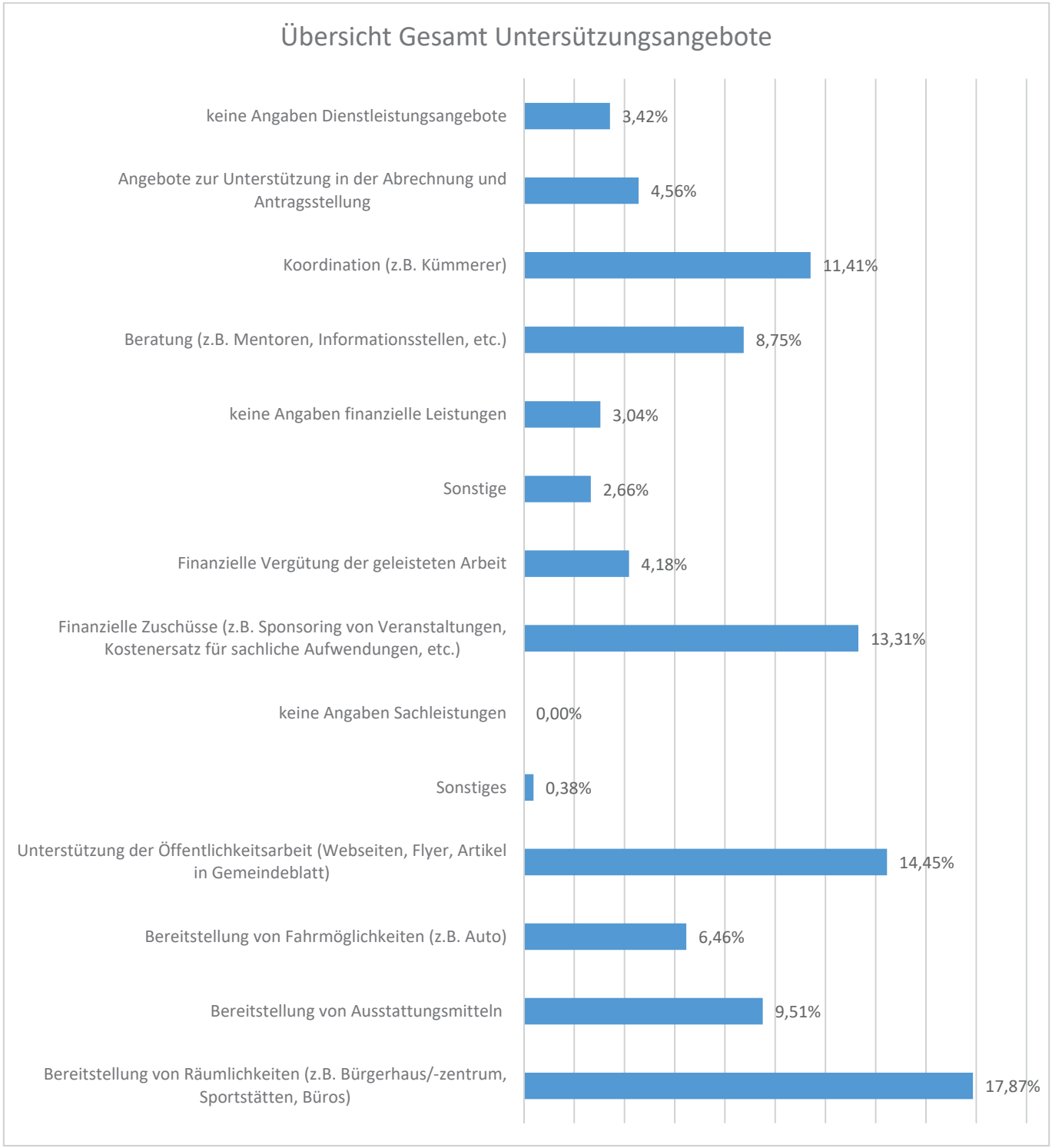
** Bezieht sich auf die gesamte Summe der Fragestellung 2.2


Sachleistungen
keine Angaben Sachleistungen
0,00%
Sonstiges
0,78%
Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit (Webseiten, Flyer,...
29,69%
Bereitstellung von Fahrmöglichkeiten (z.B. Auto)
13,28%
Bereitstellung von Ausstattungsmitteln
19,53%
Bereitstellung von Räumlichkeiten (z.B. Bürgerhaus/-zentrum,...
36,72%


Finanzielle Leistungen
keine Angaben finanzielle Leistungen
13,11%
Sonstige
11,48%
Finanzielle Vergütung der geleisteten Arbeit
18,03%
Finanzielle Zuschüsse (z.B. Sponsoring von Veranstaltungen, Kostenersatz für sachliche Aufwendungen, etc.)
57,38%


Dienstleistungsangebote
keine Angaben Dienstleistungsangebote
12,16%
Angebote zur Unterstützung in der Abrechnung und Antragsstellung
16,22%
Koordination (z.B. Kümmerer)
40,54%
Beratung (z.B. Mentoren, Informationsstellen, etc.)
31,08%


28,14%
48,67%
23,19%
Gesamt Sachleistungen
Gesamt Finanzielle Leistungen
Gesamt Dienstleistungsangebote


Übersicht Gesamt Untersützungsangebote
keine Angaben Dienstleistungsangebote
3,42%
Angebote zur Unterstützung in der Abrechnung und Antragsstellung
4,56%
Koordination (z.B. Kümmerer)
11,41%
Beratung (z.B. Mentoren, Informationsstellen, etc.)
8,75%
keine Angaben finanzielle Leistungen
3,04%
Sonstige
2,66%
Finanzielle Vergütung der geleisteten Arbeit
4,18%
Finanzielle Zuschüsse (z.B. Sponsoring von Veranstaltungen, Kostenersatz für sachliche Aufwendungen, etc.)
13,31%
keine Angaben Sachleistungen
0,00%
Sonstiges
0,38%
Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit (Webseiten, Flyer, Artikel in Gemeindeblatt)
14,45%
Bereitstellung von Fahrmöglichkeiten (z.B. Auto)
6,46%
Bereitstellung von Ausstattungsmitteln
9,51%
Bereitstellung von Räumlichkeiten (z.B. Bürgerhaus/-zentrum, Sportstätten, Büros)
17,87%

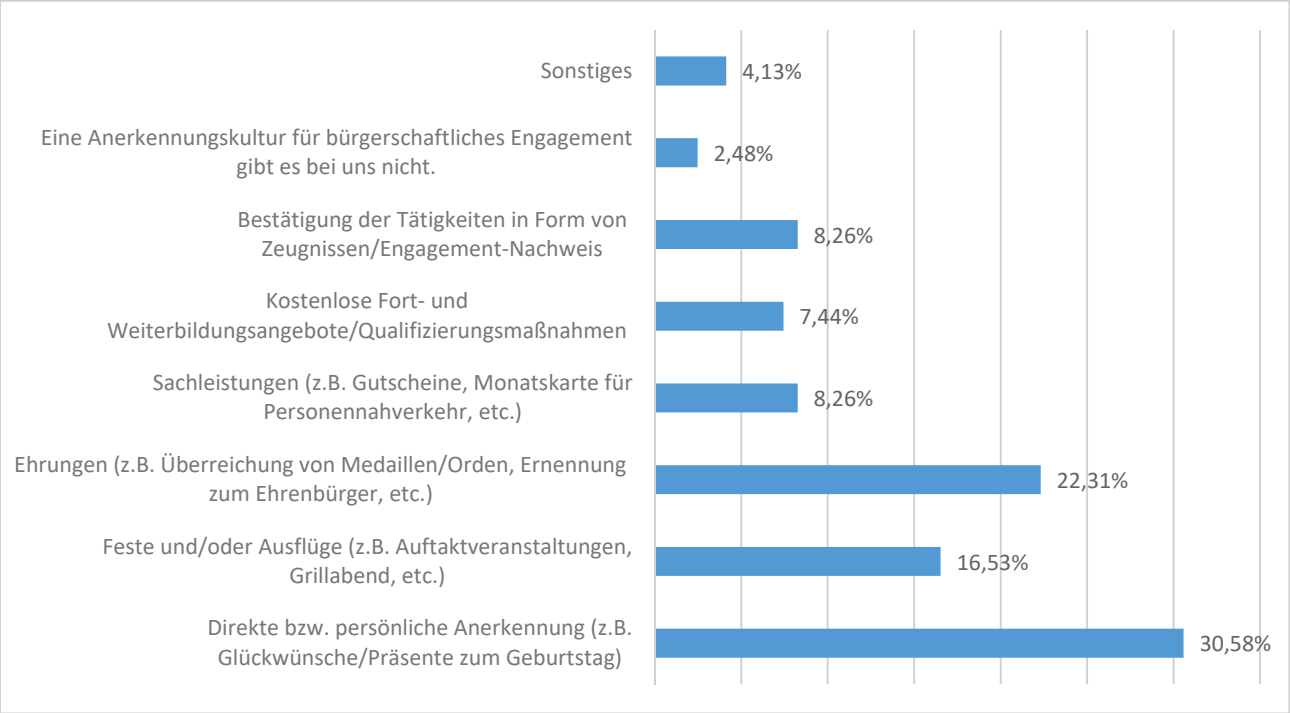
Frage 2.2: Sonstiges-Angaben

Sachleistungen	
Angaben gesamt	1
Beantwortung Sonstiges Gesamt	1
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Honorierung durch Einladung zum Essen u.a.
Finanzielle Leistungen	
Angaben gesamt	7
Beantwortung Sonstiges Gesamt	7
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Kostenlose Räume
	Vereinsförderung nach Anzahl Mitglieder/Investitionszuschüsse
	Mietverzicht bzw. vergünstigte Miete
	Beteiligung am Bürgermobil
	Förderung gezielt (2x)
	Vereinsförderrichtlinie
Dienstleistungsangebote	
Angaben gesamt	6
Beantwortung Sonstiges Gesamt	6
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Gespräche
	Wertschätzung der EA Tätigkeiten z.B. durch Teilnahme an deren Veranstaltungen/Versammlungen und durch tatkräftige Unterstützung
	In kleinen Dörfern erfolgt dies allgemein über guten Kontakt ins Rathaus/ Mitarbeiter
	Vereinsförderung
	Projekt der Familienförderung BW "wie wollen wir in Gerstetten leben"
	Vereinsgeschäftsstelle im Rathaus

2.3 Wie zeigen Sie Anerkennung bzw. Wertschätzung für bürgerschaftliches Engagement?

Bitte kreuzen Sie die Punkte an, die auf Ihre Gemeinde/Kommune zutreffen (Mehrfachnennungen sind möglich).

	Summe	Prozent
Direkte bzw. persönliche Anerkennung (z.B. Glückwünsche/Präsente zum Geburtstag)	37	30,58%
Feste und/oder Ausflüge (z.B. Auftaktveranstaltungen, Grillabend, etc.)	20	16,53%
Ehrungen (z.B. Überreichung von Medaillen/Orden, Ernennung zum Ehrenbürger, etc.)	27	22,31%
Sachleistungen (z.B. Gutscheine, Monatskarte für Personennahverkehr, etc.)	10	8,26%
Kostenlose Fort- und Weiterbildungsangebote/Qualifizierungsmaßnahmen	9	7,44%
Bestätigung der Tätigkeiten in Form von Zeugnissen/Engagement-Nachweis	10	8,26%
Eine Anerkennungskultur für bürgerschaftliches Engagement gibt es bei uns nicht.	3	2,48%
Sonstiges	5	4,13%
Keine Angaben	0	0,00%
GESAMT	121	100,00%



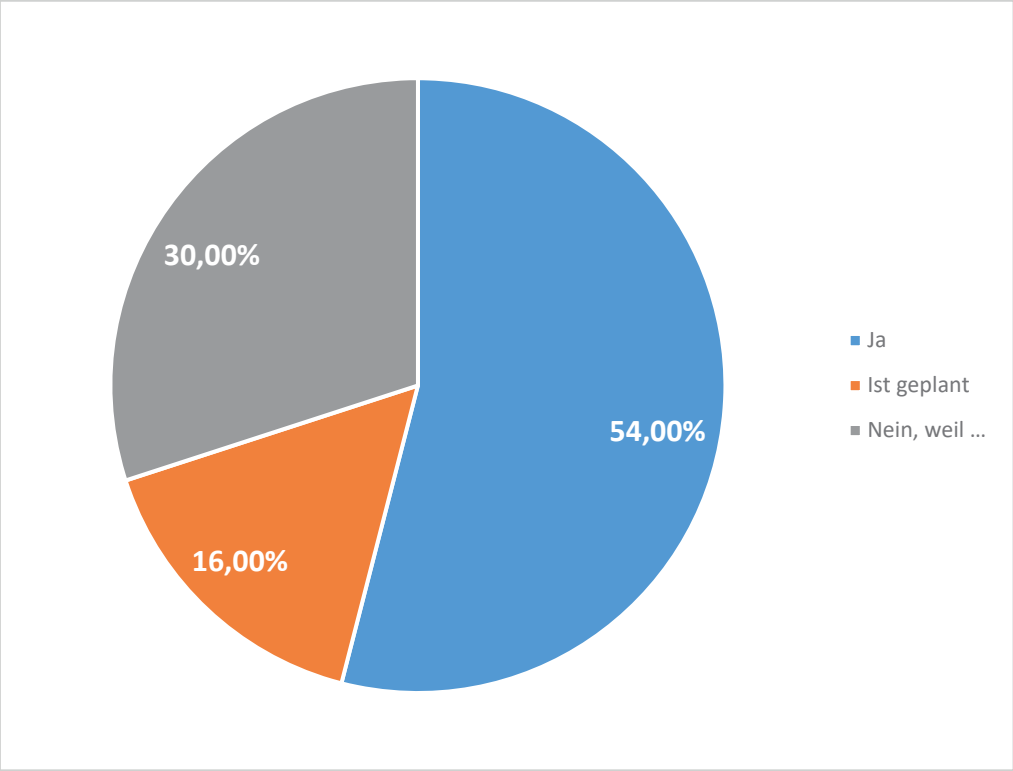
Frage 2.3: Sonstiges-Angaben

Angaben gesamt	5
Beantwortung Sonstiges Gesamt	2
Antwortbereitschaft	40%
Erläuterungen	Eine Ehrenamtscard ist in Planung
	Jahresbericht im Gemeinderat an der "Weihnachtssitzung" im Dezember

3 Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt

3.1 Gibt es in Ihrer Kommune eine Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt (bspw. Übernahme der hauptamtlichen Koordination)?

	Summe	Prozent
Ja	27	54,00%
Ist geplant	8	16,00%
Nein, weil …	15	30,00%
Keine Angaben	0	0,00%
GESAMT	50	100,00%



Frage 3.1: Begründung der Nein-Antwort

Nein Angaben gesamt	15
Beantwortung "offene Frage" gesamt	14
Antwortbereitschaft	93%
Nein, weil ….	Wir uns derzeit in der Anfangsphase befinden
	Derzeit fallweise Koordination durch Mitarbeiter
	Koordination über das Bürgermeisteramt
	nicht notwendig/nicht erforderlich (2x)
	weiter
	geht auf kleinem Dienstweg
	räumlich, personell, finanziell nicht leistbar
	zu kleine Verwaltung, nicht leistbar
	kein Bedarf (2x)
	Arbeitsbelastung (2x)
	Personal zu wenig

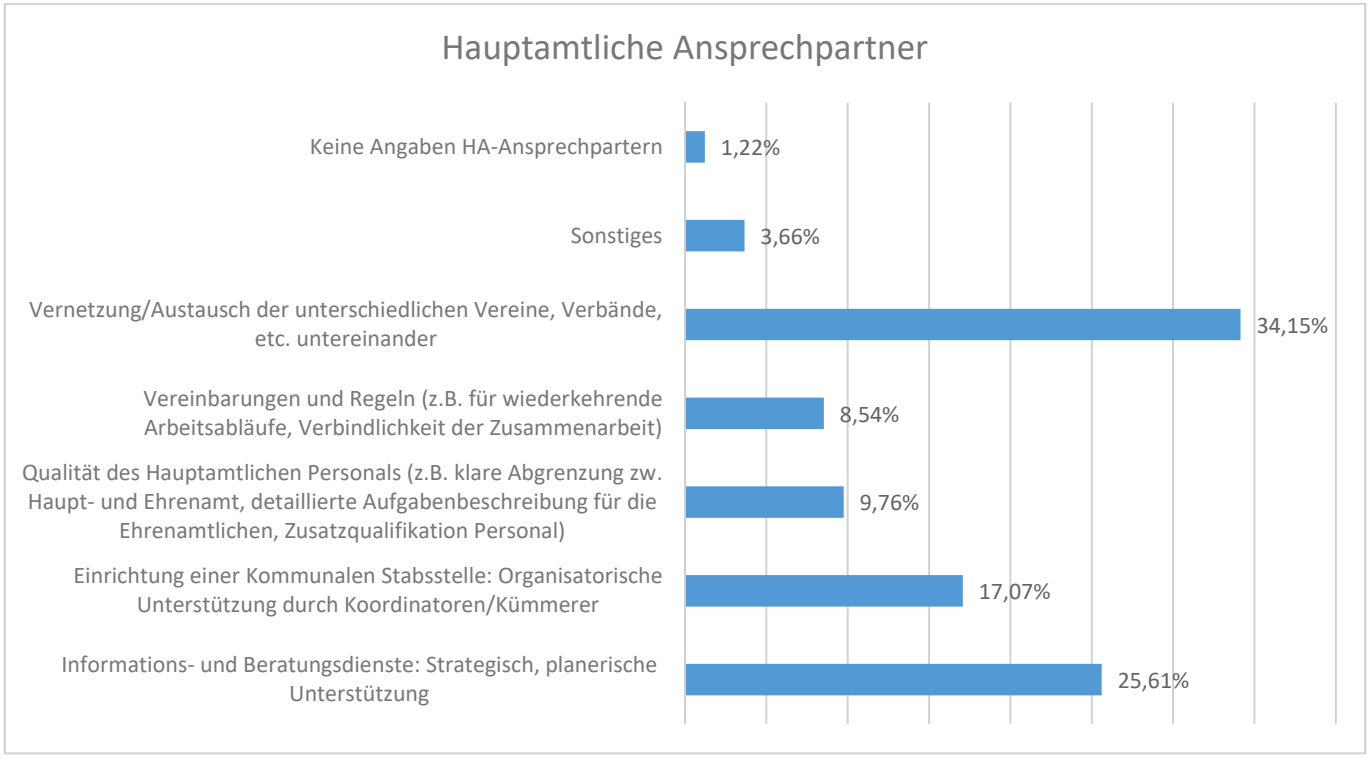
3.2 Wenn Sie „ja“ oder „ist geplant“ angekreuzt haben, wie sieht diese Zusammenarbeit aus bzw. wie soll sie zukünftig aussehen?

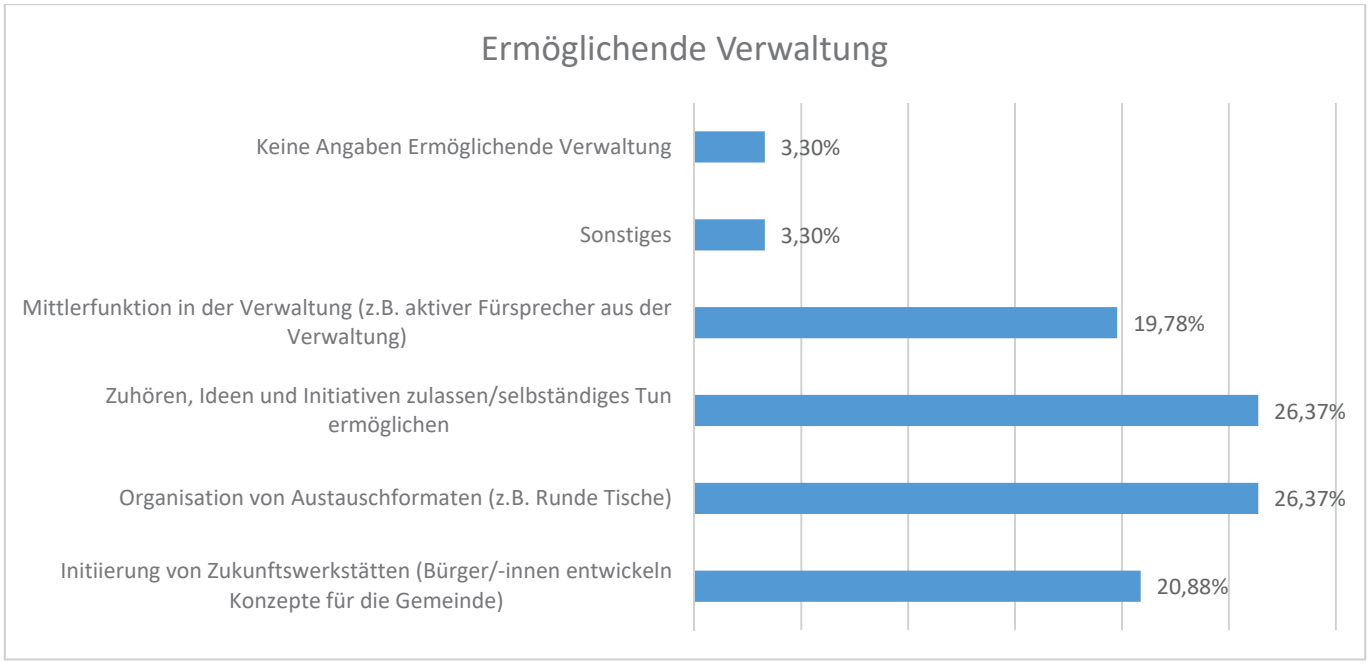
Bitte kreuzen Sie die Punkte an, die auf Ihre Gemeinde/Kommune zutreffen bzw. künftig ein-geführt werden sollen (Mehrfachnennungen sind möglich).

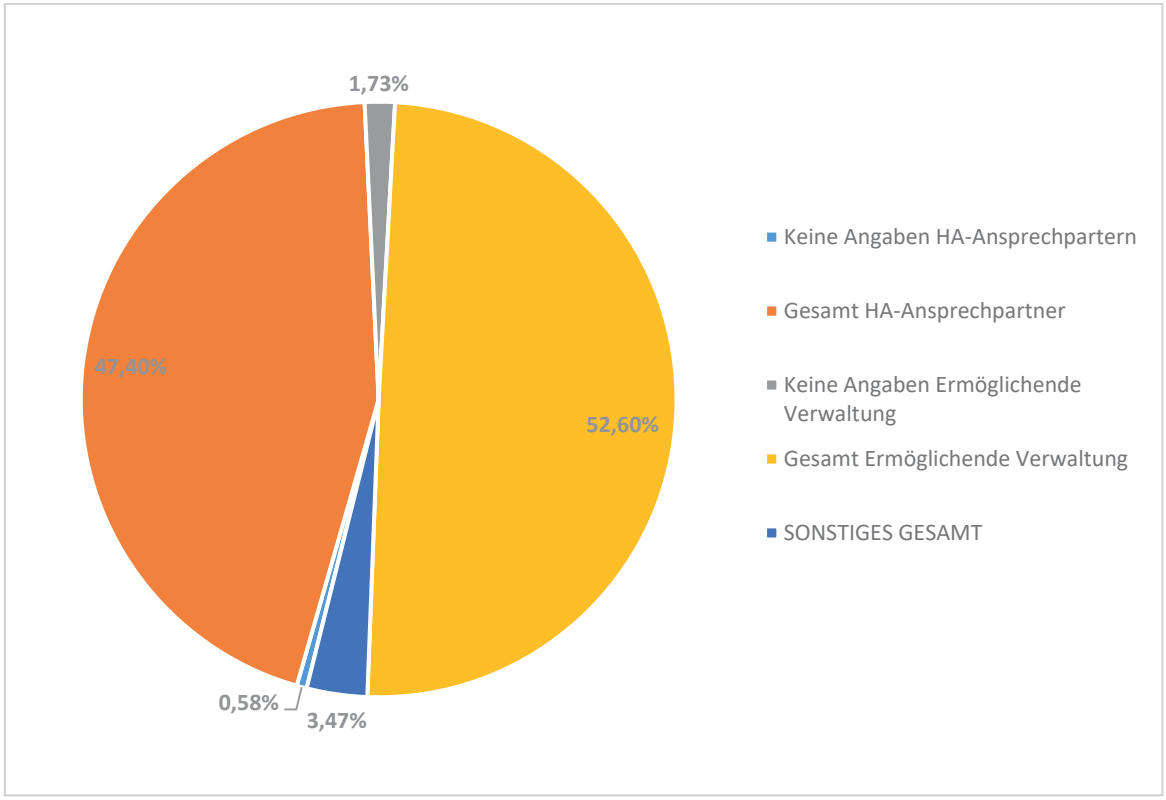
	Summe	Prozent innerhalb*	Prozent Gesamt**
Hauptamtliche Ansprechpartner			
Informations- und Beratungsdienste: Strategisch, planerische Unterstützung	21	25,61%	12,14%
Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren/Kümmerer	14	17,07%	8,09%
Qualität des Hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte Aufgabenbeschreibung für die Ehrenamtlichen, Zusatzqualifikation Personal)	8	9,76%	4,62%
Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit)	7	8,54%	4,05%
Vernetzung/Austausch der unterschiedlichen Vereine, Verbände, etc. untereinander	28	34,15%	16,18%
Sonstiges	3	3,66%	1,73%
Keine Angaben	1	1,22%	0,58%
Gesamt HA-Ansprechpartner	82	100,00%	47,40%
Ermöglichende Verwaltung: Methoden/Institutionen/Prozesse			
Initiierung von Zukunftswerkstätten (Bürger/-innen entwickeln Konzepte für die Gemeinde)	19	20,88%	10,98%
Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische)	24	26,37%	13,87%
Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen/selbständiges Tun ermöglichen	24	26,37%	13,87%
Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)	18	19,78%	10,40%
Sonstiges	3	3,30%	1,73%
Keine Angaben	3	3,30%	1,73%
Gesamt Ermöglichende Verwaltung	91	100,00%	52,60%
SONSTIGES GESAMT	6		3,47%
GESAMT	173		100,00%

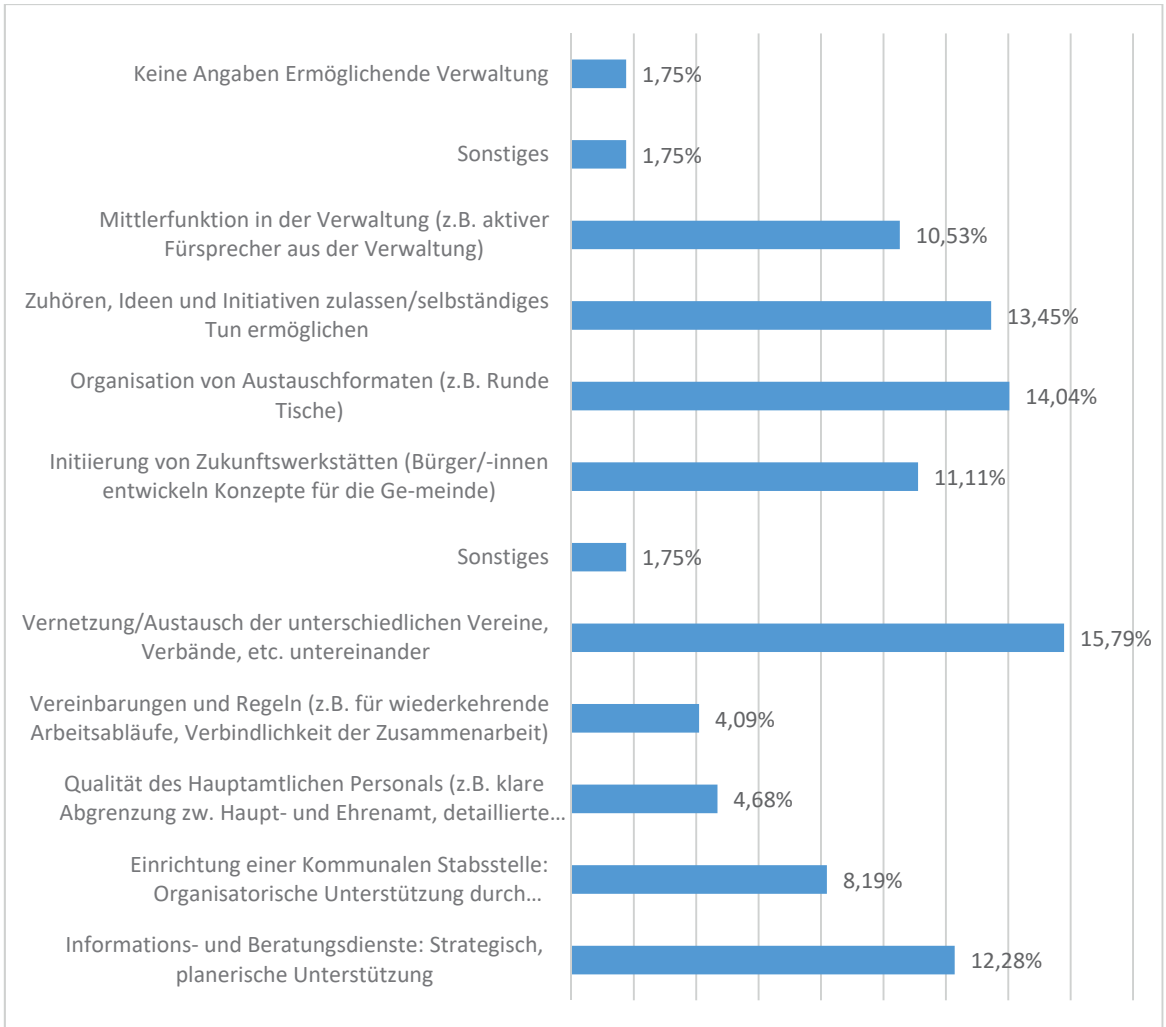
* Bezieht sich nur auf die Werte in der genannten Kategorisierung der Zusammenarbeit

** Bezieht sich auf die gesamte Summe der Fragestellung 3.2


Hauptamtliche Ansprechpartner
Keine Angaben HA-Ansprechpartern
1,22%
Sonstiges
3,66%
Vernetzung/Austausch der unterschiedlichen Vereine, Verbände, etc. untereinander
34,15%
Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit)
8,54%
Qualität des Hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte Aufgabenbeschreibung für die Ehrenamtlichen, Zusatzqualifikation Personal)
9,76%
Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren/Kümmerer
17,07%
Informations- und Beratungsdienste: Strategisch, planerische Unterstützung
25,61%


Ermöglichende Verwaltung
Keine Angaben Ermöglichende Verwaltung
3,30%
Sonstiges
3,30%
Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)
19,78%
Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen/selbständiges Tun ermöglichen
26,37%
Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische)
26,37%
Initiierung von Zukunftswerkstätten (Bürger/-innen entwickeln Konzepte für die Gemeinde)
20,88%


1,73%
47,40%
52,60%
0,58%
3,47%
Keine Angaben HA-Ansprechpartern
Gesamt HA-Ansprechpartner
Keine Angaben Ermöglichende Verwaltung
Gesamt Ermöglichende Verwaltung
SONSTIGES GESAMT


Keine Angaben Ermöglichende Verwaltung
1,75%
Sonstiges
1,75%
Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)
10,53%
Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen/selbständiges Tun ermöglichen
13,45%
Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische)
14,04%
Initiierung von Zukunftswerkstätten (Bürger/-innen entwickeln Konzepte für die Ge-meinde)
11,11%
Sonstiges
1,75%
Vernetzung/Austausch der unterschiedlichen Vereine, Verbände, etc. untereinander
15,79%
Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit)
4,09%
Qualität des Hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte…
4,68%
Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch…
8,19%
Informations- und Beratungsdienste: Strategisch, planerische Unterstützung
12,28%

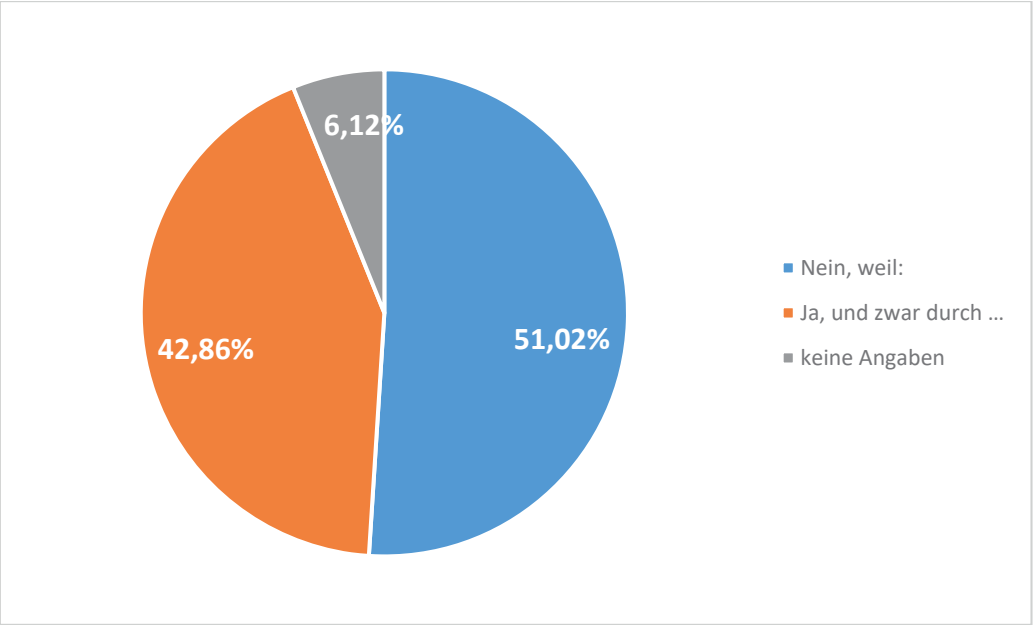
Frage 3.2: Sonstiges-Angaben

Hauptamtliche Ansprechpartner	
Angaben gesamt	3
Beantwortung Sonstiges Gesamt	3
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Kopien, Flyer, Presseberichte
	Versicherungsschutz, Schirmherrschaft bei VA
	Kleines Dorf --> kurze Wege + direkte Kontakte / nicht formal organisiert
Ermöglichende Verwaltung	
Angaben gesamt	3
Beantwortung Sonstiges Gesamt	3
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Kümmerer
	Verwaltung ist als AP da
	siehe Projekt der Familienförderung BW

4 Vernetzung und Austausch

4.1 Vernetzen Sie sich überregional mit anderen Gemeinden/Kommunen zum Thema bürgerschaftliches Engagement?

	Summe	Prozent
Nein, weil:	25	51,02%
Ja, und zwar durch …	21	42,86%
keine Angaben	3	6,12%



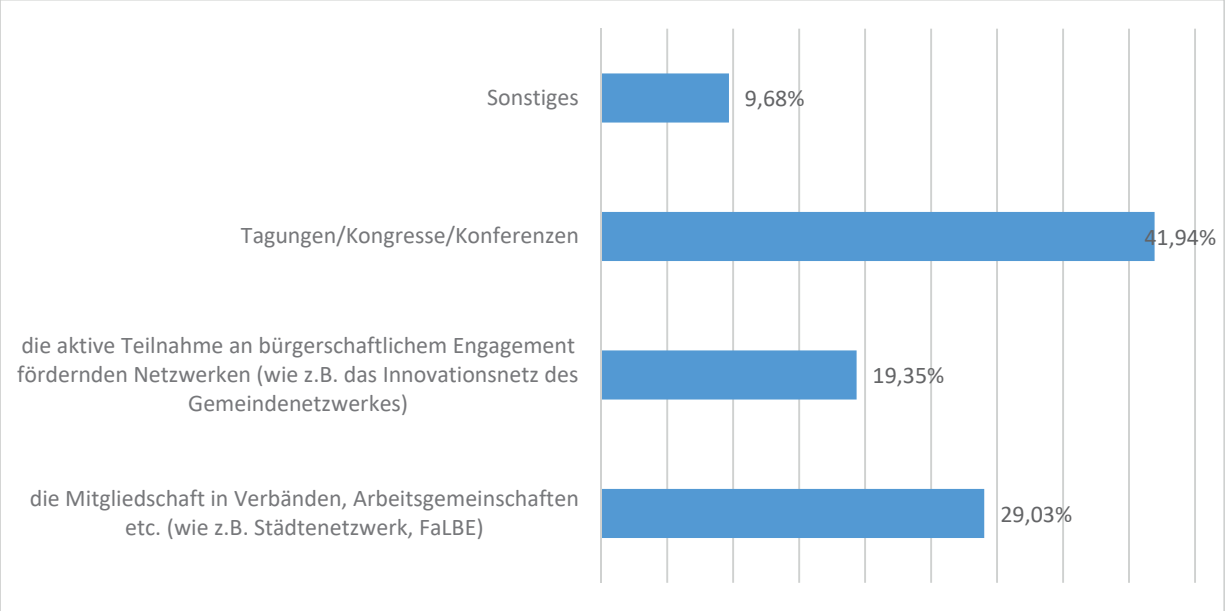
Frage 4.1: Begründung Nein-Antwort

Nein Angaben gesamt	25
Beantwortung "offene Frage" gesamt	13
Antwortbereitschaft	52%
Nein, weil ….	bisher kein Bedarf/nicht erforderlich (4x)
	Wird durch EA Organisationen übernommen
	keine passende Plattform bisher gefunden
	Muss vorher noch im Gemeinderat angesprochen werden
	öffentlich begrenzt
	es meine Leistungsfähigkeit übersteigt
	momentan kein EA-Beauftragter
	kein Personal (2x)
	Aufwand zu groß

4.1a Wie vernetzen Sie sich überregional?

Mehrfachnennungen sind möglich.

	Summe	Prozent
die Mitgliedschaft in Verbänden, Arbeitsgemeinschaften etc. (wie z.B. Städtenetzwerk, FaLBE)	9	29,03%
die aktive Teilnahme an bürgerschaftlichem Engagement fördernden Netzwerken (wie z.B. das Innovationsnetz des Gemeindenetzwerkes)	6	19,35%
Tagungen/Kongresse/Konferenzen	13	41,94%
Sonstiges	3	9,68%
keine Angaben	0	0,00%
GESAMT	31	100,00%



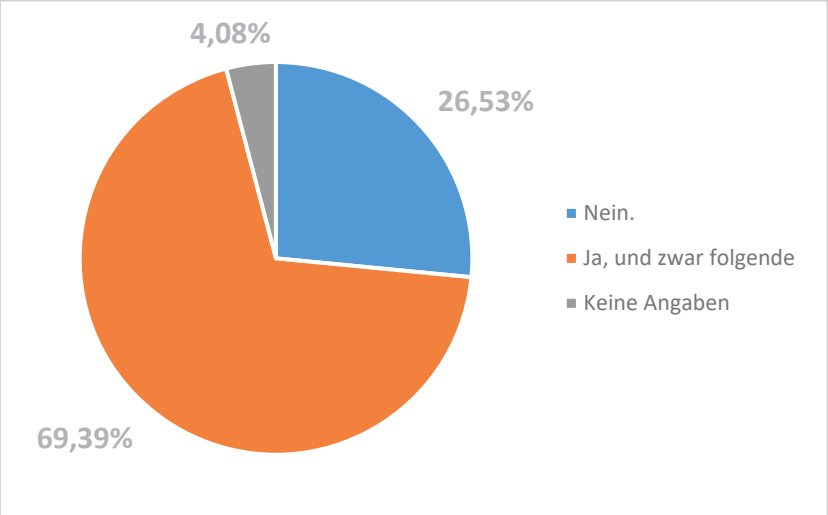
Frage 4.1a: Sonstiges-Angaben

Angaben gesamt	3
Beantwortung Sonstiges Gesamt:	3
Antwortbereitschaft	100%
Erläuterungen:	Austausch mit Umlandgemeinden
	Vereinbarkeit von Familie und Beruf
	im Rahmen des Projekts Familienförderung BW

5 Fördermöglichkeiten und Programme

5.1 Haben Sie in Ihrer Gemeinde/Kommune schon Fördermöglichkeiten genutzt?

	Summe	Prozent
Nein.	13	27,08%
Ja, und zwar folgende	33	68,75%
Keine Angaben	2	4,17%



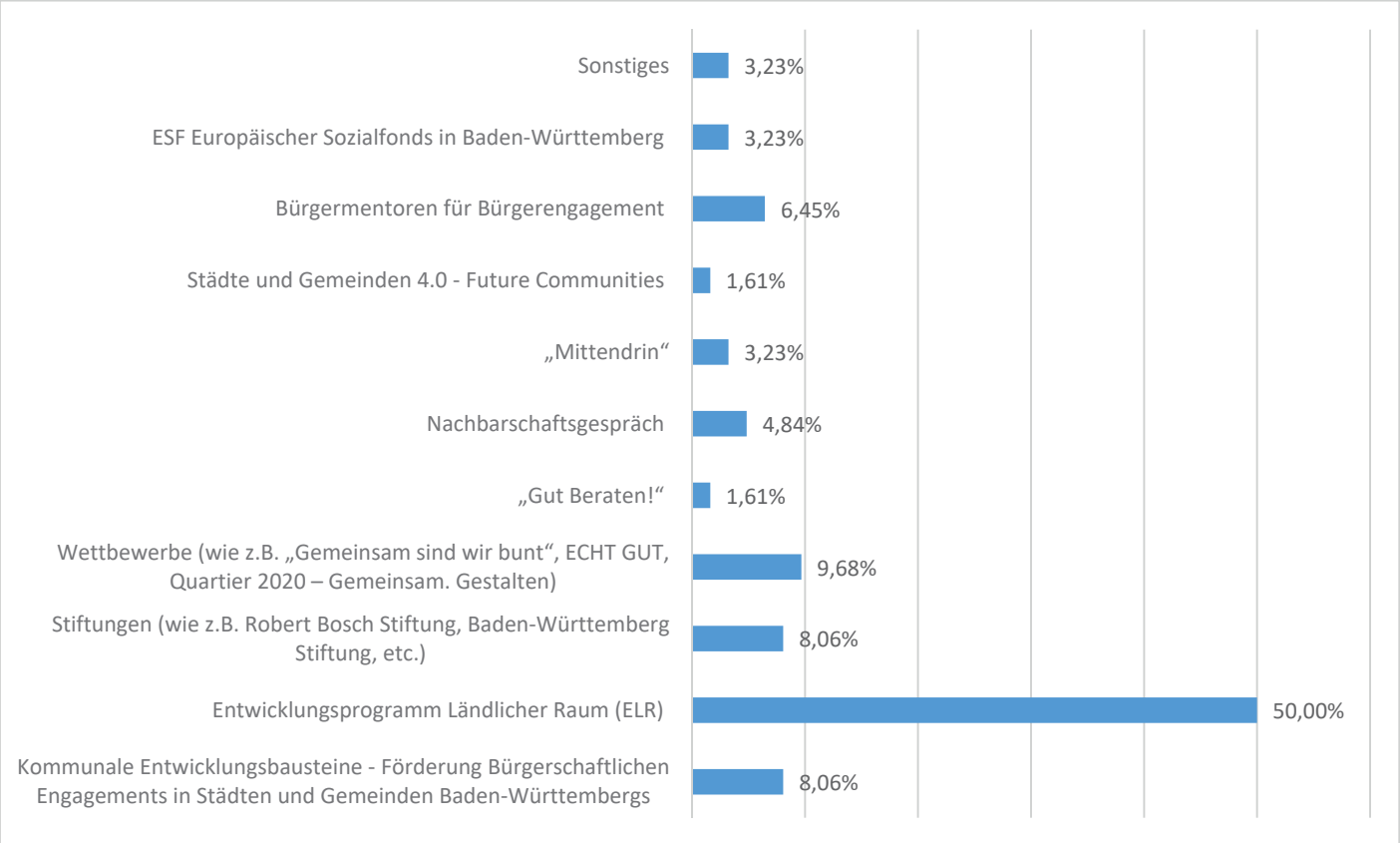
Frage 5.1: Begründung Nein-Antwort

Nein Angaben gesamt	13
Beantwortung "offene Frage" gesamt	1
Antwortbereitschaft	8%
Nein, weil ….	idR für kleine Projekte zu "büro-kratisch"

5.1a Welche Fördermöglichkeiten haben Sie bereits genutzt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

	Summe	Prozent
Kommunale Entwicklungsbausteine - Förderung Bürgerschaftlichen Engagements in Städten und Gemeinden Baden-Württembergs	5	8,06%
Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR)	31	50,00%
Stiftungen (wie z.B. Robert Bosch Stiftung, Baden-Württemberg Stiftung, etc.)	5	8,06%
Wettbewerbe (wie z.B. „Gemeinsam sind wir bunt“, ECHT GUT, Quartier 2020 – Gemeinsam. Gestalten)	6	8,06%
„Gut Beraten!“	1	1,61%
Nachbarschaftsgespräch	3	4,84%
„Mittendrin“	2	3,23%
Städte und Gemeinden 4.0 - Future Communities	1	1,61%
Bürgermentoren für Bürgerengagement	4	6,45%
ESF Europäischer Sozialfonds in Baden-Württemberg	2	3,23%
Sonstiges	2	3,23%
Keine Angaben	0	0,00%
GESAMT	62	100,00%



Frage 5.1a: Sonstiges-Angaben

Angaben gesamt	2
Beantwortung Sonstiges Gesamt	1
Antwortbereitschaft	50%
Erläuterungen:	Gesund leben und aufwachsen in BW

DSB

Tel. +49 (0) 7152 564 773
Fax. +49 (0) 7152 564 771
Mob. +49 (0) 176 327 441 72

Fabian Henkel

Diplom-Betriebswirt (FH) Markt-und Kommunikationsforschung
Zertifizierter Datenschutzbeauftragter

https://www.externer-datenschutzbeauftragter-stuttgart.de
info@externer-datenschutzbeauftragter-stuttgart.de

Unter welchen Voraussetzungen dürfen personenbezogene Daten verarbeitet werden? (Art. 6 Abs. 1 DSGVO)

Art. 6 Abs.1 DSGVO - RECHTSGRUNDLAGEN

RECHTSGRUNDLAGEN – wann dürfen personenbezogene Daten verarbeitet werden?

Grundsatz: Verbot mit Erlaubnisvorbehalt – was bedeutet das?

Personenbezogene Daten dürfen nur dann verarbeitet werden, wenn es eine Rechtsgrundlage erlaubt.

Welche Rechtsgrundlagen gibt es denn? → Siehe Artikel 6 Abs. 1 DSGVO



- Datenverarbeitung auf Grundlage einer **Einwilligung** (Art. 6 Abs. 1 Buchstabe a)
- Datenverarbeitung zur **Abwicklung von Verträgen oder vorvertraglichen Maßnahmen** (Art. 6 Abs.1 Buchstabe b)
- Datenverarbeitung aufgrund einer **rechtlichen Verpflichtung** (Art. 6 Abs.1 Buchstabe c)
- Datenverarbeitung zum **Schutze lebenswichtiger Interessen** (Art. 6 Abs.1 Buchstabe d)
- Datenverarbeitung im **öffentlichen Interesse oder Ausübung öffentlicher Gewalt** (Art. 6 Abs.1 Buchstabe e)
- Datenverarbeitung aufgrund **berechtigter Interessen** (Art. 6 Abs.1 Buchstabe f)
- Zur Durchführung und Anbahnung eines Arbeitsverhältnisses (Art. 88 DSGVO)

(→ Andere Gesetze können weitere Rechtsgrundlagen vorhalten)

Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten (Art. 5 Abs. 1 DSGVO)

Art. 5 Abs. 1 DSGVO Grundsätze der EU DSGVO

Anforderungen an die Verarbeitung personenbezogener Daten

TRANSPARENZ	→ Informationspflicht ggü. Betroffenen
ZWECKBINDUNG	→ Daten nicht zweckentfremdet nutzen
DATENMINIMIERUNG	→ Nur die notwendigen Daten erheben
SPEICHERBEGRENZUNG	→ Pflicht zur Löschung nach Zweckerreichung
RICHTIGKEIT DER DATENVERARBEITUNG	→ Pflicht zur Korrektur unrichtiger Daten
INTEGRITÄT UND VERTRAULICHKEIT	→ Technische und Organisatorische Sicherheit

Art. 5 Abs. 1 DSGVO Grundsätze der EU DSGVO

GRUNDSATZ DER TRANSPARENZ (Informationspflicht nach Art. 13 / 24 / 21 DSGVO)

1. Wer ist verantwortlich für die Datenverarbeitung?
2. Wer ist (falls vorhanden bzw. erforderlich) der Datenschutzbeauftragte?
3. Zu welchem Zweck werden die Daten verarbeitet?
4. Welche Datenarten (z.B. Namen, Adressen) werden verarbeitet?
5. Nach welcher Rechtsgrundlage werden die Daten verarbeitet?
6. Welches Ereignis führ zur Löschung von Daten? Welche Löschfristen sind geplant?
7. Welche weiteren Empfänger (Firmen, Organisationen) der Daten sind involviert?
8. Welche Rechte haben die Betroffenen nach der DSGVO?

Wie umsetzen?

- Online (zum Beispiel in der Datenschutzerklärung oder als PDF)
- Aushang Informationsblatt
- Per E-Mail versenden
- In Papierform übergeben



(Muster zur Umsetzung der Informationspflicht kann bei www.externer-datenschutzbeauftragter-stuttgart.de heruntergeladen werden)

Probleme bei der Umsetzung der Anforderungen

GRUNDSATZ DER INTEGRITÄT UND VERTRAULICHKEIT (ZENTRALES THEMA)	
Ziel: Sicherstellung, dass personenbezogene Daten technisch und organisatorisch sicher sind ACHTUNG: Gesundheitsdaten gelten als besondere Kategorien personenbezogener Daten und erfordern ein hohes Schutzniveau.	
Die Hauptproblemfelder bei der Organisation von Fahrten	
Zentrale Datenspeicherung (Hauptspeicherort / Verwaltung) • **Sicherstellung Schutzniveau** • **Sicherstellung der rückstandslosen Löschung**	**Problem 1:** Beim Einsatz mehrerer (privater) PCs / Laptops sind in der Regel unterschiedliche sicherheitstechnische Maßnahmen vorhanden. Ein einheitliches Schutzniveau ist schwer umzusetzen. **Problem 2:** Die rückstandslose Datenlöschung kann schwerlich zentral organisiert und kontrolliert werden.
Nutzung von Privaten Geräten und E-Mail-Konten • **Daten auf privaten Geräten (Laptop, Smartphone, Tablet)** • **Nutzung privater E-Mail-Konten**	• Kein einheitlicher Schutzniveau • Keine Sicherstellung kompletter Datenlöschung • Nicht kontrollierbare Speicherorte • Apps können ggf. auf Daten zugreifen • Personen im privaten Umfeld könnten Daten sehen **Problem: Sicherstellung Transparenz / Integrität / Vertraulichkeit**
Übertragung von Daten • **Unverschlüsselter Versand von Daten** **→ insbesondere bei Gesundheitsdaten (sensibel)**	• Kein ausreichendes Schutzniveau • Daten können abgefangen und gelesen werden • „Fahrlässigkeit“ im Umgang mit sensiblen Daten

Probleme bei der Umsetzung der Anforderungen

Einsatz eines DSGVO-konformen Cloud-Speichers

Cloud-Speicher waren lange im Verruf, haben sich aber etabliert und bieten viele Vorteile.

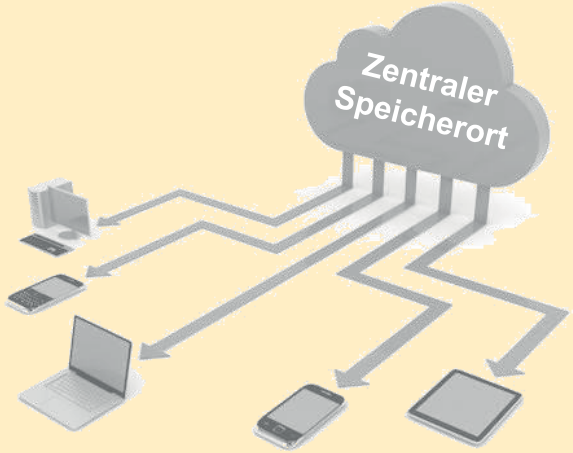
Vorteile:
- Die Daten liegen zentral auf einem sicheren Server
- Die Daten können zentral verwaltet und gelöscht werden
- Die Daten sind vor Verlust (z.B. durch Defekt) geschützt
- Es ist nachvollziehbar, welcher Nutzer wann Daten eingegeben oder gelöscht hat

Außerdem:
- Es kann festgelegt werden, welcher Nutzer Daten bearbeiten oder nur sehen darf
  → Berechtigungskonzept

Dabei Beachten:
- Sichere Passwörter verwenden!! Mind. 8 Zeichen (besser 12) mit Großbuchstaben, Kleinbuchstaben, Ziffern, Sonderzeichen!!
  → Unsicheres Passwort ist meistens die Schwachstelle
- Auftragsverarbeitungsvertrag nach Artikel 28 DSGVO mit Anbieter abschließen

Beispiele:
Teamdrive https://teamdrive.com
DriveonWeb https://www.driveonweb.de
IDGARD https://www.idgard.de

Der Cloud-Speicher als Datenzentrale:



Probleme bei der Umsetzung der Anforderungen

Einsatz eines DSGVO-konformen Cloud-Speichers

So ließe sich ein Cloud-Speicher einsetzen
(Hier können auch für den Erhalt von Benachrichtigungen private E-Mail-Konten eingesetzt werden)

Kalenderfunktion des Cloud-Speichers nutzen

- Viele Cloud-Speicher bieten neben der reinen Dateiverwaltung auch eine Kalenderfunktion, in die Tagesfahrten eingetragen werden könnten.
- Kalender lassen sich für einzelne Fahrer oder alle Fahrer freigeben und können über jedes Gerät online eingesehen werden.
- Bei Änderungen erhält der Fahrer eine E-Mail-Benachrichtigung und kann diese im Kalender einsehen.

✓ Daten bleiben im Cloud-Speicher. Integrität der Daten kann gewahrt bleiben.



Dateifreigabe gewähren

- Werden die Fahrten beispielsweise in einer Tabelle geführt, kann auch auf diese Datei eine Freigabe gewährt werden.
- Die Datei kann dann online eingesehen werden, im Prinzip analog zu einer Kalender Anwendung.
- Der Fahrer erhält eine E-Mail-Benachrichtigung bei Änderungen und kann die Datei jederzeit online einsehen.

✓ Daten bleiben im Cloud-Speicher. Integrität der Daten kann gewahrt bleiben.

Montag, 18.März	
08:00	Abholung Frau Maier, Aalenerstraße Ziel: Praxis Dr. Brecher
08:30	Abholung Frau Guttbier, Stuttgarterstraße Ziel: Praxis Dr. Einrenk

Probleme bei der Umsetzung der Anforderungen

Alternative (weniger empfehlenswert) Versand von E-Mails mit Verschlüsselung

Sensible Daten sollten nur per Ende-zu-Ende Verschlüsselung übertragen werden. Free-Mail-Anbieter leisten dies in aller Regel nicht. Zudem besteht das Problem der Unkontrollierbarkeit bei der Verwendung privater E-Mail-Adressen.

Beim Versand sensibler Informationen als E-Mail-Anlage zu beachten:

- Entweder werden die Daten vor dem Versand gezipt (zum Beispiel mit 7-ZIP) mit einem **Passwort verschlüsselt**. Hier ist ein sicheres Passwort zu wählen.
- Das Passwort darf nicht mit der gleichen E-Mail übertragen werden, am besten wird ein **anderer Kommunikationskanal** verwendet.
- Alternativ kann auch ein Passwort im Vorfeld vereinbart werden, das fortan verwendet wird.

- Open-Source-Software (kostenlos)
- Download bspw. unter www.7-zip.org

Beim Versand sensibler Informationen im E-Mail-Text zu beachten:

- Beim Versand sensibler Informationen im E-Mail-Text ist eine Ende-Ende-Verschlüsselung anzuraten. Diese kann in aller Regel nur durch Zusatz Software erreicht werden.
- Bei vielen E-Mail-Anbietern kann dies relativ einfach über die Software Pretty-Good-Privacy erreicht werden. Diese ist meisten kostenlos.
- Es gibt darüber hinaus eine Vielzahl von Anbietern, die Verfahren zur Ende-zu-Ende Verschlüsselung anbieten. Meistens sind diese dienste aber kostenpflichtig, manche bieten auch Abomodelle an.

Pretty Good Privacy

→ Anerkannter Standard

→ Siehe Links für weitere Infos

https://www.security-insider.de/was-ist-pgp-a-625467/

https://www.bsi-fuer-buerger.de/BSIFB/DE/DigitaleGesellschaft/KommunikationUeberInternet/De-Mail/VorteileundFunktionen/EndezuEndeVerschluesselung/EndezuEndeVerschluesselung.html

Interviewleitfaden Expertenbefragung
Version 1

1 Zu Ihrer Person

1.1 Bitte beschreiben Sie kurz Ihre Institution und Rolle/Aufgabe im Bereich bE.

2 Institutionelle Rahmenbedingungen:

2.1 Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten institutionellen Eckpfeiler (formale Rahmenbedingungen) für bE?

- Sachleistungen (Bereitstellung von Räumlichkeiten, Ausstattungsmittel, Öffentlichkeitsarbeit, etc.)
- Finanzielle Leistungen (Zuschüsse, Sponsoring, Kostenersatz, finanzielle Vergütung, etc.)
- Dienstleistungsangebote (Beratung, Mentoren, Koordinatoren, Unterstützungsangebote, etc.)
- Förderungsmöglichkeiten (Kommunale Bausteine, ESF-Förderung, Allianz für Beteiligung, Wettbewerbe wie ECHT GUT, Stiftungen wie Robert Bosch und Breuninger, ELR, etc.)
- Anerkennungskultur (Präsente, Ehrungen, Weiterbildungsmöglichkeiten, etc.)

2.2 Was sind die Beweggründe für die Unterstützung von bE durch Bund, Land, etc.? Inwiefern unterscheiden sich diese?

- Angemessenere Lösungen
- Integration (Senioren, Kinder, Menschen mit Behinderung, Migranten, etc.)
- Stärkung der Gemeinschaftsstrukturen
- Bürgerschaft wird zur Stütze der kommunalen Entwicklung
- Steigerung der Lebensqualität (Stadt-/Dorfentwicklung, Verkehr, Freizeit, Kultur, etc.)
- Zukunftsfähigkeit (Ökologie, Ökonomie, Bildung, Energie, Kommunalhaushalt)

2.2.1 Welchen Stellenwert hat bE bei diesen Akteuren?

2.2.2 Beeinflusst der Stellenwert des bE die Unterstützungsmöglichkeiten? Wenn ja, warum ist das so und wie drückt sich dies aus?

2.3 Werden diese Ressourcen von den Ehrenamtlichen genutzt?

2.3.1 Sind diese Leistungen ausreichend bzw. adäquat für die Probleme/Umsetzung der ehrenamtlichen Vorhaben?

2.3.2 Wo gibt es noch Probleme und Hürden?

2.3.3 Wo sehen Sie Verbesserungspotenzial?

2.3.4 Was wären geeignetere Instrumente, um die Ehrenamtlichen zu erreichen?

2.4 Wie erfahren die Ehrenamtlichen von den unterschiedlichen Unterstützungsmöglichkeiten?

2.4.1 Wie erreicht man die bürgerschaftlich Interessierten?

2.4.2 Welche Plattformen/Kommunikationskanäle werden genutzt, um die Ehrenamtlichen anzusprechen?

2.4.3 An wen wenden Sie sich, mit welchen Maßnahmen (direkt an Engagierte, an Vereine / sonstige zivilgesell. Organisationen, öffentliche Stellen ...)?

2.5 Durch welche Akteursebene (Bund, Land, Kreis, Kommune) werden diese Leistungen primär zur Verfügung gestellt bzw. mit welcher Akteursebene haben die Ehrenamtlichen am meisten zu?
Was sind die Gründe hierfür?

3 Wie gestaltet sich in der Regel die Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt?

- Strategische und planerische Unterstützung durch Mentoren
- Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren / Kümmerer
- Qualität des hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte Aufgabenbeschreibung für die Ehrenamtlichen, etc.)
- Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit, etc.)

3.1 Was verstehen Sie unter dem Begriff „ermöglichende Verwaltung? Gibt es die ermöglichende Verwaltung?

- Definition „ermöglichende Verwaltung“: Betrifft das Selbstverständnis der Politik/-er (explizit Kommunalebene). Sie müssen bereit und in der Lage sein, sich auf Aushandlungsprozesse einzulassen. Eröffnet BürgerInnen mehr Partizipationsmöglichkeiten und fördert zivilgesell. Organisationen. Eine bürgerorientierte Verwaltung zeichnet sich zudem durch mehr Transparenz aus, indem sie Verwaltungsabläufe nachvollziehbar macht. Außerdem müssen die Mitarbeiter in der Lage sein, mit den selbstbewussteren, engagierten BürgerInnen in kooperativer Form umzugehen.
- Initiierung von Zukunftswerkstätten (BürgerInnen entwickeln Konzepte für die Gemeinden)
- Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische, etc.)
- Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen, selbständiges Tun ermöglichen
- Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)

3.1.1 Worin bestehen in der Zusammenarbeit die Chancen?

3.2 Wie sind Ihre Erfahrungen mit der Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt?

3.2.1 Was sind hier die häufigsten Probleme bzw. Stolpersteine?

3.2.2 Qualität des Personals: Welche Anforderungen sind in Bezug auf das Personal des Hauptamts für eine erfolgreiche Zusammenarbeit erforderlich?

- Geschulte Freiwilligenkoordinatoren (der MA, um ein vertieftes Verständnis für die Anliegen und Eigenheiten der Vereine und Initiativen aus dem Dritten Sektor zu wecken.)

- Mediatoren und Moderatoren

3.2.3 Welche Anforderungen werden an die Qualifikation des Ehrenamts gestellt?

- Ehrenamtliche müssen gefunden werden, die bereit und in der Lage sind, Koordinations- und Leitungsaufgaben zu übernehmen

3.2.4 Wie ist die Haltung der Hauptamtlichen gegenüber den Ehrenamtlichen? Stellt die Einstellung ein Problem dar?

3.2.5 Wie ist die Haltung der Ehrenamtlichen gegenüber den Hauptamtlichen? Stellt die „Unverbindlichkeit“ des Ehrenamts ein Problem dar?

- Verlässlichkeit: Gerade wenn man die Koordinationsleistungen von bestimmten Ehrenamtlichen mit Führungsfunktion in die Planung der Arbeitsabläufe von Verwaltungen miteinbezieht.

3.2.6 Ist für eine gute Zusammenarbeit ein gewisses Maß an definierten Regeln und Qualitätssicherung wichtig? Gibt es hierzu konkrete Verfahrensweisen, die empfohlen werden?

- Hauptamtlicher mit detaillierter Aufgabenbeschreibung
- Klare Abgrenzung zwischen Haupt- und Ehrenamt und Aufteilung der Zuständigkeiten
- Gut organisierte Abläufe: Geregelte Rahmenbedingungen wie Versicherung, Aufwandsentschädigung, Einarbeitung du Anleitung, Regeln für wiederkehrende Arbeitsabläufe

3.2.7 Was für Verbesserungspotenzial gibt es bei der Zusammenarbeit? Gibt es hierzu wichtige Studien oder ähnliches?

4 Vernetzung / Austausch / Kooperationen

4.1 Wie wichtig ist die Vernetzung / der Austausch der Ehrenamtlichen für das bürgerschaftliche Engagement?

- Aktive Teilnahme an bürgerschaftlichem Engagement fördernden Netzwerken Bspw. das Innovationsnetz des Gemeindenetzwerkes
- FaLBE (kommunalen Fachkräfte im Landesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement)
- ARBES (Arbeitsgemeinschaft des Bürgerschaftlichen Engagements in Baden-Württemberg e.V.)
- Tagungen, Kongresse, Konferenzen

4.2 Sollten Engagement unterstützende Einrichtungen Kooperationen mit Unternehmen eingehen? Wie ist ihre Meinung hierzu?

5 Ängste / Grenzen

5.1 Wie schätzen Sie den Einfluss des demografischen Wandels auf bE ein? Wird bE dadurch weniger selbstverständlich?

5.1.1 In welchen Bereichen wird das wie beurteilt (Unterschiede, wenn ja warum?)

5.1.2 was tun Sie / tun andere Stellen, um das bE in diesem Bereich zu fördern, was ist noch geplant?

5.1.3 Was hat sich in diesem Bereich bewährt, was nicht?

5.2 Wo sehen Sie die Grenzen von bE?

5.3 Gibt es Ängste Vorbehalte aus der öffentlichen Verwaltung gegenüber bE?

- Traditionsorientierung der Angestellten in der Verwaltung („Das haben wir schon immer so gemacht“)
- Innovationsfeindlichkeit („Das haben wir noch nie so gemacht“)
- Angst vor Engagement und Überbeanspruchung („Da könnte ja jeder kommen“)
- Unwissenheit („Was kommt da auf mich zu?“)
- Arbeitsplatzgefährdung (Job-Killer)
- Mehr Transparenz führt zu Rechtfertigungsdruck: Kritik von Ehrenamtlichen an der Arbeitsweise von Hauptamtlichen

6 Daseinsvorsorge

6.1 Welche Bedeutung hat bE für den Erhalt der Daseinsvorsorge gerade in Bezug auf die Nahversorgung (z.B. Einkauf), Mobilität sowie Pflege und Soziales?

6.1.1 In welchen Bereichen wird das wie beurteilt (Unterschiede, wenn ja warum?)

6.2 Wie verträgt sich die Tätigkeit von Ehrenamtlichen mit den in manchen Bereichen bestehenden Weisungspflichten?

6.3 Was tun Sie / tun andere Stellen, um das bE in diesem Bereich zu fördern, was ist noch geplant?

6.4 Was hat sich in diesem Bereich bewährt, was nicht?

7 Anerkennungskultur

7.1 Wie wichtig ist eine Anerkennungskultur?

7.2 Wie sehen Fördermaßnahmen in diesem Bereich aus?

7.3 Welche Schulungs-/Qualifikationsangebote kennen Sie bzw. bietet Ihre Organisation selbst in diesem Zusammenhang an?

8 Sonstiges

8.1 Haben Sie weiterhin Interesse an dem Projekt? Bzw. Zusammenarbeit?

8.2 Welche Tipps würden Sie uns für den Aufbau des Infoportals (Vermittlung der Projektergebnisse, etc.) geben?

Leistungsbeschreibung: Recherche von Versicherungsmöglichkeiten für bürgerschaftliche Mobilitätsdienstleistungen

In Baden-Württemberg sind besonders in den letzten Jahren zahlreiche bürgerschaftlich getragene Mobilitätsangebote entstanden, die auf ehrenamtlicher Basis Verkehrsangebote in Ergänzung des hauptamtlichen öffentlichen Verkehrs bereitstellen. Dies erfolgt mit unterschiedlichen Konzepten, Angebotsformen, Zielen und unter verschiedenen formalen Randbedingungen. Oft haben diese Initiativen Schwierigkeiten damit, für sie geeignete Versicherungsangebote zu finden. Zugleich ist das Bedürfnis nach einer Absicherung der Ehrenamtlichen und der Fahrgäste stark ausgeprägt und oft Gegenstand von Beratungsbedarf. Die Komplexität ergibt sich dabei daraus, dass je nach Ausgestaltung des Angebots und je nach den formalen Randbedingungen, unter denen es erstellt wird, sehr unterschiedliche Anforderungen und Möglichkeiten der Versicherung bestehen.

Die NVBW will daher eine bessere Beratung zu diesem Thema anbieten und möchte zu diesem Zweck eine professionelle Recherche und Aufbereitung der Versicherungsmöglichkeiten durchführen lassen. Diese soll folgende Arbeitsschritte umfassen:

1 Systematisierung der bei bürgerschaftlichen Mobilitätsdiensten zu betrachtenden Versicherungsfragen (z.B. nach Risikoträger: Aktive, Fahrgäste, Dritte, Träger des Verkehrs, nach Art des Risikos: aus Fahrtätigkeiten, anderen Tätigkeiten)

2 Identifikation der in Betracht kommenden Versicherungsprodukte (z.B. Kfz-Haftpflicht, Vereinshaftpflicht)

3 Recherche geeigneter Versicherungsangebote zu den einzelnen Tatbeständen, darzustellen für Versicherungsnehmer in Baden-Württemberg

3.1 beispielhafte Angebote kommerzieller Versicherer (Tarife und Bedingungen)

3.2 in Betracht kommende Angebote von Spezialversicherern (z.B. kommunale Unfallkassen)

3.3 Herausarbeiten von Merkpunkten für eine eigene Versicherungsrecherche der Mobilitätsinitiativen

4 Aufbereitung der Rechercheergebnisse in leichtverständlicher Form (Kombination aus Text, Grafiken, Tabellen, die (a) einen strukturierten Überblick zur Gesamtthematik vermittelt und (b) die zu den einzelnen Tatbeständen bestehenden Möglichkeiten darstellt). Die Ergebnisse sind der NVBW zu weiteren Verwendung und Veröffentlichung zur Verfügung zu stellen

5 Unterstützung der NVBW bei Umsetzung der Ergebnisse in Materialien für Öffentlichkeitsarbeit und Beratung.

Zeitplanung: Die Recherchen (Schritt 1-3.3) sind bis 1.4.19 abzuschließen. Ein Zwischenbericht mit Vorlage des aktuellen Arbeitsstands soll zum 1.2.19 erfolgen. Schritt 4 ist zum 1.6.19 abzuschließen. Bei der Durchführung der Arbeiten ist eine engere Abstimmung mit dem Auftraggeber auch zwischen den genannten Terminen zu empfehlen. Für die Nutzung der Ergebnisse durch die NVBW (Schritt 5) hat der Auftragnehmer bis 1.2.20 zur Verfügung zu stehen.

Inhalt

1. Rahmenbedingungen 2
   1.1. Ziele 2
   1.2. Kultur des bürgerschaftlichen Engagements: Leitbild, Kontext und Infrastruktur 2
   1.3. Akteure: Rollen und Aufgaben 3
      1.3.1. Bundesland 3
      1.3.2. Landkreis 3
      1.3.3. Kommunen 4
      1.3.4. Institutionen und Verbände 4
   1.4. Unterstützungsformen und Fördermöglichkeiten 4
   1.5. Arbeitsweise, Prozesse und Strukturen 6
2. Zusammenarbeit Haupt- und Ehrenamt 7
   2.1. Werte, Motivation und Qualifizierung Hauptamt 7
   2.1. Werte, Motivation und Qualifizierung Ehrenamt 8
   2.2. Bürokratie und Rechtsrahmen vs. Innovationen 8
   2.3. Probleme und Risiken 9
   2.4. Koproduktion: Beziehung von Haupt- und Ehrenamt 9
3. Anerkennung/Wertschätzung 11
   3.1. Aufwandsentschädigung und Auslagenersatz 11
   3.2. Qualifikation, Unterstützung und sonstiges 11
4. Vernetzung/Kooperation 12
   4.1. Bundesland 12
   4.2. Landkreis 12
   4.3. Kommunen 12
   4.4. Institutionen und Verbände 12
   4.5. Unternehmen 13
   4.6. Schulen 13
5. Demografischer Wandel 13

Quellenverzeichnis 15

1. Kontext

In vielen ländlichen Räumen gehen Gemeinden neue Wege, um die Versorgung ihrer Bevölkerung mit allen Angeboten des täglichen Bedarfs zu sichern. Dies gilt für die Nahversorgung, für soziale Dienste und für die Mobilität. Um dies zu gewährleisten, ist ehrenamtliches Engagement unverzichtbar geworden. Vor Ort unterstützen zunehmend aktive Bürger Angebote der Daseinsvorsorge und gestalten so das gesellschaftliche Leben mit. Doch die vorhandenen Ressourcen und die notwendige Bereitschaft zu ehrenamtlichem Engagement sind keineswegs langfristig gesichert. Im Zuge des gesellschaftlichen und demografischen Wandels stellt sich die Frage nach der zukünftigen Tragfähigkeit ehrenamtlicher Lösungen und der Verknüpfung von „Ehrenamt“ und „Hauptamt“.

Um die Möglichkeiten und Grenzen bürgerschaftlichen Engagements besser zu verstehen, wurden im Arbeitspaket 2.3 von KOMOBIL2035 eine Reihe von Recherchen und Erhebungen durchgeführt. Neben einer Literatur- und Materialauswertung gehörten dazu eine Reihe von Experteninterviews mit Akteuren auf der Landesebene und eine schriftliche Befragung bei den Kommunen der Region Ostwürttemberg. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieser Arbeiten zusammen.

2. Erwartungen an und Rahmenbedingungen für das bürgerschaftliche Engagement

2.1. Ziele

Die Förderung der Demokratie sowie eine sozial lebendige Bürgergesellschaft im Hinblick auf die Stärkung des Gemeinschaftssinns sind die wichtigsten Ziele, die Politik, Verwaltung und bürgerschaftlich engagierte Organisationen verfolgen. Dabei stehen im Zentrum der Landespolitik die Aufrechterhaltung der Tradition von Strukturen sowie das aktive Auftreten zur Förderung von Engagement im Land (Alle u.a. 2014)

Kommunen werden bei der Zielsetzung noch detaillierter. Sie erhoffen sich eine bessere Identifikation der Bürger mit der Gemeinde, Steigerung der Lebensqualität, eine größere Akzeptanz auch bei schwierigen Entscheidungen, das Finden angemessenerer Lösungen, Stütze der kommunalen Entwicklung sowie die Integration von Senioren, Kindern, Migranten und anderen Gruppen in die Gesellschaft (Kreinberger/Schiefelbusch 2018)

2.2. Kultur des bürgerschaftlichen Engagements: Leitbild, Kontext und Infrastruktur

Die unterschiedlichen Problemlagen und Eigenheiten gerade auf kommunaler Ebene (dort findet der Großteil des bürgerschaftlichen Engagements statt) führen dazu, dass eine Vielzahl an verschiedenen Formen von freiwilliger Arbeit existiert. Bürgerschaftliches Engagement vor Ort ist daher immer ein individuelles Thema und muss in seinen spezifischen Eigenheiten berücksichtigt werden. Dabei bestimmten der Kontext und die Infrastruktur das Engagement. Größe, Topographie, Wirtschaft, etc. beeinflussen die Interessen- und Problemlagen. Gerade Gemeinden mit einer schwachen Infrastruktur haben häufig auch eine schwächer ausgeprägte Kultur in Bezug auf Ehrenamt. Da die Milieus, in den das freiwillige Engagement ausgeführt wird, unterschiedlich in ihren Lebenslagen sind, sind in den meisten Fällen arme Menschen nicht an der gesellschaftlichen Teilhabe beteiligt. Ihnen fehlt häufig die Bildung. Menschen, die von Armut betroffen sind, müssen daher regelmäßig abgeholt werden durch bspw. niederschwellige Angebote. Diese Faktoren führen dazu, dass unterschiedliche Beratungsleistungen für die jeweiligen individuellen Bedürfnisse erforderlich sind. Zudem gibt es ein Stadt-Land-Gefälle. Städte verfügen häufiger über die finanziellen Ressourcen eine eigenständige professionelle Stelle für bürgerschaftliches Engagement einzurichten als dies in ländlicheren Gegen-

den der Fall ist. Hier wird das Ehrenamt häufig von einem Mitarbeiter (im besten Falle vom Bürgermeister selbst) mit bearbeitet. Jedoch sind gerade die ländlichen Region stärker von freiwilliger Arbeit abhängig als dies im urbanen Raum nötig ist. (Kausmann u.a. 2014, Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002 und Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013).

Bürgerschaftliches Engagement ist ebenso personenabhängig, d.h. Lebenslagen, Lebenslauf und Lebensplan beeinflussen dessen Ausprägungen. Dabei ist bürgerschaftliches Engagement „Chefsache“(sowohl auf Kommunal- oder Landesebene als auch in Organisationen oder Unternehmen) und fängt immer an der Spitze an. Das dort etablierte Leitbild färbt nach unten ab. Insofern die Führungsebene bürgerschaftliches Engagement verinnerlicht hat, gehört dies zur gelebten Kultur. Daher sind Treiber notwendig, die Interesse an Ehrenamt haben, um in diesem Bereich etwas zu bewegen. Beschäftigen sich Kommunen kaum oder gar nicht mit Ehrenamt, werden auch wenige Beiträge aus der Bürgerschaft kommen. Erst durch die aktive Auseinandersetzung der Kommunen werden Bürger etwas hierzu beitragen. Bürgerschaftliches Engagement ist außerdem kein Selbstläufer, sondern bedarf einer intensiven Pflege. Nicht nur aufgrund dessen, dass sich die Akteure immer wieder ändern, sondern auch im Hinblick auf Kommunikation, Arbeitsaufwand, Ressourcen und Wertschätzung. Es ist daher eine Fehlannahme, dass durch den Einsatz von Ehrenamt Geld eingespart werden kann (siehe hierzu auch Instrumentalisierung). Zudem steht freiwilliges Engagement immer auch im Wettbewerb mit anderen ehrenamtlichen Initiativen, was den Kampf bspw. um finanzielle Förderung anbelangt (Kausmann u.a. 2014, Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002 und Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013)

2.3. Akteure: Rollen und Aufgaben

2.3.1. Bundesland

Auf Landesebene wird ehrenamtliches Engagement im Sozialministerium und Staatsministerium bearbeitet. Wobei das Staatsministerium den Fokus auf die Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung legt und das Sozialministerium sich konkret mit dem bürgerschaftlichen Engagement beschäftigt. Auch in der Landespolitik gilt: Je höher der Stellenwert von bürgerschaftlichen Engagement personelle aufgesetzt ist, desto stärker wird die Umsetzung vorangetrieben. Dabei ist das Land nicht direkter Ansprechpartner für das Ehrenamt. Aufgrund der Gewaltenteilung steht es ihm nicht zu, sich auf kommunaler Ebene einzumischen bzw. einzugreifen. Vielmehr geht es bei seinen Aufgaben um den Aufbau von Strukturen zur Förderung von bürgerschaftlichen Engagement (wie das Erlassen von Gesetzen bspw. die Gemeindeordnung § 41a Beteiligung von Kindern und Jugendlichen), die in den kommunalen Alltag hineingehen und beeinflussen. Das Land ist zeitgleich in unterschiedlichen Steuergremien vertreten, um einen praxisnahen Einblick zu erhalten und so eine gezieltere Verteilung der Fördermittel zu gewährleisten und passende Förderinstrumente zu entwickeln. Der regelmäßige Austausch mit Akteuren unterschiedlicher Ebenen ist daher sehr wichtig für alle Prozesse. Zudem ist sich das Land seiner besonderen Aufgabe des Schutzes des Ehrenamts vor der Aushöhlung bzw. Instrumentalisierung durch bspw. kommunale Akteure bewusst. Dies ist unter anderem im Teilhabegesetz verankert (Alle u.a. 2014).

2.3.2. Landkreis

Der Landkreis stellt einen klassischen Transmissionsriemen für die Umsetzung von ehrenamtlichen Prozessen dar. Er berät und unterstützt die Kommunen, Organisationen und andere Einrichtung nicht nur, sondern initiiert, plant und setzt Ideen, Konzepte und Projekte um. Die Landräte sind hierbei Initiatoren der Engagementförderung. Zudem koordinieren sie Netzwerke und Plattformen für Kooperationen und bieten Presse und Öffentlichkeitsarbeit an. Auch sie sind ein wichtiger Partner für

freiwillig Engagierte, wenn es um Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen geht. Als Wirtschaftsförderer kommt ihnen zudem die Aufgabe zu, Unternehmen als wichtigen Partner zu gewinnen und dort ein Verständnis für Ehrenamtliches Engagement zu schaffen.

Zeitgleich hat er jedoch auch eine Doppelgesichtigkeit: Neben der Förderung von bürgerschaftlichen Engagement ist er ebenfalls eine Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, die für die rechtlich korrekte Umsetzung von Projekten zuständig ist. Dadurch wird eine Koproduktion mit Ehrenamt nicht möglich und hebt die besondere Stellung des Landkreises hervor.

2.3.3. Kommunen

Zum großen Teil findet ehrenamtliches Engagement auf kommunaler Ebene statt. Es ist Aufgabe der Lokalpolitik, was vor Ort geschieht. Gerade Bürgermeister spielen eine zentrale Rolle bei der Durchsetzung einer bürgerorientierten Kommunalpolitik. Sie haben eine Doppelfunktion als Spitze von Politik und Verwaltung. Dabei sind die Bürgermeister häufig die Initiatoren der Engagementförderung (vgl. hierzu auch bE-Kultur). (Amrhein u.a. 2015 und Kreinberger/Schiefelbusch 2018).

Die Verwaltung ist der zentrale Ansprechpartner bei Fragen rund um das Thema Engagement. Die dort ansässigen Fachkräfte sollten im besten Falle die Ideen mittragen und umsetzen (bspw. in Form der Jugendförderung oder Seniorenarbeit). Anfragen, Probleme oder Anliegen der Kommunen werden durch sie in die Politik getragen. Daher sollten auf kommunalpolitischer Ebene kooperative Formen des Austausches etabliert sein bzw. werden, um bürgerschaftliches Engagement zu fördern und zu unterstützen. Ebenso ist der Gemeinderat ein nicht zu vernachlässigendes Organ. Die kommunalen Mandatsträger sind für die Unterstützung von Prozessen und politischen Entscheidung essentiell. Dabei ist es wichtig, dass gerade der Gemeinderat von den Ideen einer Initiative überzeugt wird und einen Sinn in dem Vorhaben für die Kommune erkennen kann. Denn ohne den Gemeinderat wird es schwierig, Projekte effektiv umzusetzen. (Amreihn u.a. 2015 und Kreinberger/Schiefelbusch 2018).

2.3.4. Institutionen und Verbände

Die Institutionen und Verbände vertreten häufig ihre Mitglieder bzw. Zielgruppe gegenüber der Politik. Sie sind Sprachrohr und Vermittler. Daher ist für sie der Austausch und die Vernetzung ein wichtiger Faktor (Verfolgung des Prinzips „Voneinander lernen“). Sie leisten Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit und sind Kontakt- sowie Wissensvermittler zu Politik und Fachberatern (AfB 2018 und Gemeindetag Baden-Württemberg 2018).

2.4. Unterstützungsformen und Fördermöglichkeiten

Im Allgemeinen lässt sich jedoch feststellen, dass die Undurchsichtigkeit von Programmen und Förderprojekten aufgrund der ansteigenden Vielzahl immer mehr zunimmt. Dadurch wird es für die entsprechenden Akteure immer schwieriger den Überblick zu behalten. Ebenso stellt dies die Öffentlichkeitsarbeit vor Herausforderungen, da eine unmittelbare Kommunikation zu der entsprechenden Zielgruppe erschwert wird. Häufig dringen die Informationen gar nicht bis zum gewünschten Adressatenkreis vor (Alle u.a. 2014)

Auf der anderen Seite besteht jedoch der Vorteil, dass viele Kommunen und ehrenamtliche Organisationen mit unterschiedlichen Problemlagen besser bedient werden können. Man muss deshalb lernen, mit der Fülle an Angeboten umzugehen. Zudem werden solche Angebote gern von Kommunen in Anspruch genommen, da die Möglichkeit, sich die eigenen Ideen über einen Fachberater verbessern zu lassen die Akzeptanz vor Ort erhöht. Die politische Dimension ist hierbei durchaus ebenfalls verständlich. Ministerien und andere Institutionen wollen der Bürgerschaft helfen und sich mit den Angeboten schmücken. Gerade im Hinblick auf die Reputation und Wiederwahl ist dies ein wichtiger Faktor (Alle u.a. 2014).

Daher ist es wichtig, dass die Förderprogramme nutzbar für die Zivilgesellschaft sind. Häufig können etwaige Anträge nur über professionelle Organisation, wie bspw. kommunalpolitische Akteure, gestellt werden. Dies erhöht die Hürden zur Beantragung von Fördergeldern unnötig. Gerade im Hinblick auf die Motivation und Identifikation mit einem Projekt durch Ehrenamtliche, ist eine selbstständige Antragstellung essentiell. Förderprogramme sollten daher folgende Punkte beachten (AfB 2018 und Amrhein u.a. 2015):

- Berücksichtigung des Selbst- und Problemverständnisses der Zivilgesellschaft
- Zeitaufwand und zeitliche Möglichkeiten
- Administrations-Kenntnisse
- Schwierigkeiten bei der Einhaltung von Stichtagen
- Angemessenere Abrechnungs- und Prüfmodalitäten
- Andere Veranstaltungsformate: Dialog statt Frontalvortrag sowie passendere Veranstaltungszeiten.

Zudem besteht das Problem, das ehrenamtliche Initiativen in der Regel nicht auf eigenen finanziellen Beinen stehen. Nach Projektende bzw. dem Auslaufen der Förderung gibt es meistens keine weiterführende Finanzierung (Amrhein u.a. 2015).

2.4.1. Bundesland

Das Bundesland Baden-Württemberg fokussiert sich neben der Projektförderung ebenfalls auf Dienstleistungsangebote, die über Verbände oder andere Institutionen (bspw. Allianz für Beteiligung) abrufbar sind. Zudem stellt es Qualifizierungsmodule für Ehrenamtliche zur Verfügung. Ein weiterer wichtiger Baustein in der Landesförderung ist die Vernetzung unterschiedlicher Akteursebenen wie sie bspw. über das Netzwerk FaLBE (Fachkräfte im Landesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement) (Alle u.a. 2014 und Amrhein u.a. 2015).

2.4.2.Landkreis

Der Landkreis begleitet Kommunen und ehrenamtliche Organisationen in ihren Prozessen und stellt Ressourcen für Lernplattformen zur Verfügung (bspw. Räumlichkeiten, administrative Unterstützung oder auch konkrete Hilfestellungen bei der Umsetzung von Vorhaben). Gerade die Vernetzung steht hierbei im Vordergrund. Veranstaltungsreihen über und für ehrenamtliches Engagement sind dabei ein wichtiges Instrument. Des Weiteren bieten sie ebenfalls wie das Land Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für ehrenamtlich Engagierte an (Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002)

2.4.3.Kommune

Auch auf kommunaler Ebene lassen sich die Unterstützungsmöglichkeiten in die drei Bereiche Sachleistungen, Finanzielle Leistungen und Dienstleistungsangebote untergliedern. Wobei der Fokus sehr stark auf den Sachleistungen in Form von Räumlichkeiten, Fahrmöglichkeiten, Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit oder Bereitstellung von Ausstattungsmitteln liegt. Bei den finanziellen Zuschüssen kommen häufig Sponsoring, Kostenersatz, Investitionszuschüsse oder auch finanzielle Vergütung der geleisteten Arbeit zum Einsatz. Dienstleistungen wie bspw. die Beratung und Koordination, Angebote zur Unterstützung in der Abrechnung oder Antragsstellung sowie die Nutzung von Fördermöglichkeiten werden von Ehrenamtlichen ebenfalls regelmäßig in Anspruch genommen (Kreinberger/Schiefelbusch 2018).

2.4.4.Institutionen und Verbände

Gerade Institutionen und Verbände haben einen stark ausgerichteten Fokus auf die Beratung und Begleitung ihrer jeweiligen Zielgruppe. Dabei unterstützen bspw. der Städtetag oder das Gemeindenetzwerk primär Verwaltung und Politik wohingegen bei der Allianz für Beteiligung zivilgesellschaftli-

che Akteure im Vordergrund stehen. Neben der Organisation von Veranstaltungsreihen für die Vernetzung und den Austausch geben sie wichtige Hilfestellung bei der Konzeptentwicklung sowie bei der Beratung von Fördermöglichkeiten und sind damit direkter Ansprechpartner bei der konkreten Umsetzung (Gemeindetag Baden-Württemberg 2018 und AfB 2018).

2.5. Arbeitsweise, Prozesse und Strukturen

2.5.1.Bundesland

Die zwei wichtigsten Säulen der Landespolitik in Baden-Württemberg fußen auf der Struktur- und Projektförderung. Grund hierfür ist die gemeinsame Entwicklung von Konzepten mit Kommunen zur Problemlösung. Aufgrund der Vielfältigkeit der Probleme muss die Förderung immer speziell auf die Gemeinde zugeschnitten sein. Dabei verfolgt die Landespolitik das „bottom up"-Prinzip, da Handlungsschwerpunkte von unten benannt und gefördert werden. Im Fokus steht hierbei vor allem die Ressourcenweiterentwicklung, d.h. der Ansatz des Befähigens, so dass Kommunen und andere Organisationen in die Lage versetzt werden, Probleme selbstständig zu lösen. Eine neue Arbeitsweise ist zudem, dass Zuständigkeiten, die davor auf Landesebene waren, zukünftig auf Kommunen übertragen werden (bspw. in der Pflege; siehe hierzu Projekt Modellkommunen Pflege). Ziel ist es, dass dadurch die Bedarfslagen besser erfasst werden können. Die Landesebene trägt hierbei Ideen, Programme, etc. hierarchisch über die Landesnetzwerke nach unten. Aus diesem Grund ist die Zusammenarbeit mit Akteuren unterschiedlichster Ebenen von großer Bedeutung. Diese vermitteln die Vorhaben der Landespolitik nicht nur nach unten, sondern tragen auch die Bedürfnisse und Wünsche nach oben. Das Land baut auf Kooperationsvereinbarungen mit Landesnetzwerken auf (Alle u.a. 2014)

2.5.2.Landkreis

Der Landkreis befindet sich in einem Spannungsfeld zum bürgerschaftlichen Engagement, da freiwilligen Arbeit auf kommunaler Ebene stattfindet. Bei Projektvorhaben kann der Landkreis daher nicht ohne die Einwilligung der Kommunen arbeiten und muss diese um eine Zusammenarbeit bitten. Zudem hat auch der Landkreis eine sogenannte Doppelgesichtigkeit. Sie sind gleichzeitig Politik und Verwaltung. Der Landkreis kann daher bei der Umsetzung von bestimmten Prozessen als Hemmschuh wirken, da bürgerschaftliches Engagement sich immer in einem gewissen Rechtsrahmen befindet. Die Behörde ist letztlich in der Verantwortung und muss daher die Rechtsvorgaben beachten. Jedoch besteht auch bei behördlichen Entscheidungen ein gewisser Ermessensspielraum, der die Interpretation des Rechts durch den Beamten erlaubt.

2.5.3.Kommune

Kommunen sind die hauptsächlichen Ansprechpartner für ehrenamtlich Interessierte. Sie können Informations- und Beratungsdienste anbieten und dabei strategisch und planerisch unterstützen. In manchen Kommunen – abhängig von der Ressourcenausstattung – wird eine kommunale Stabstelle eingerichtet. Dadurch können sie eine organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren oder sogenannte Kümmerer gewährleisten. Darüber hinaus stellen Kommunen vielfach Sachleistungen oder finanzielle Unterstützung zur Verfügung. Insgesamt ist das Spektrum der Unterstützungsleistungen vielfältig und auch durchaus verbreitet (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: kommunale Unterstützungsangebote in Ostwürttemberg (Mehrfachnennungen möglich)	Summe #	Prozent innerhalb*	Prozent Gesamt**
Sachleistungen			
Bereitstellung von Räumlichkeiten (z.B. Bürgerhaus/-zentrum, Sportstätten, Büros)	47	36,72%	17,87%

Bereitstellung von Ausstattungsmitteln	25	19,53%	9,51%
Bereitstellung von Fahrmöglichkeiten (z.B. Auto)	17	13,28%	6,46%
Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit (Webseiten, Flyer, Artikel in Gemeindeblatt)	38	29,69%	14,45%
Sonstiges	1	0,78%	0,38%
keine Angaben	0	0,00%	0,00%
Gesamt Sachleistungen	128	100,00%	48,67%
Finanzielle Leistungen			
Finanzielle Zuschüsse (z.B. Sponsoring von Veranstaltungen, Kostenersatz für sachliche Aufwendungen, etc.)	35	57,38%	13,13%
Finanzielle Vergütung der geleisteten Arbeit	11	18,03%	4,18%
Sonstige	7	11,48%	2,66%
keine Angaben	8	13,11%	3,04%
Gesamt Finanzielle Leistungen	61	100,00%	23,19%
Dienstleistungsangebote			
Beratung (z.B. Mentoren, Informationsstellen, etc.)	23	31,08%	8,75%
Koordination (z.B. Kümmerer)	30	40,54%	11,41%
Angebote zur Unterstützung in der Abrechnung und Antragsstellung	12	16,22%	4,65%
keine Angaben	9	12,16%	3,42%
Gesamt Dienstleistungsangebote	74	100,00%	28,14%
GESAMT	263		100%

Basis: Befragung der Kommunen in Ostwürttemberg,
Basis: n = 49 Antworten von 57 angeschriebenen Kommunen

* Bezieht sich nur auf die Werte im genannten Leistungsspektrum

** Bezieht sich auf die gesamte Summe der Fragestellung 2.2

Eine ermöglichende Verwaltung bietet zudem Austauschformate an, ermöglicht selbständiges Handeln der Ehrenamtlichen und lässt Initiativen und Ideen zu bzw. unterstützt diese. Hierfür werden unter anderem Mittlerfunktion in der Verwaltung eingerichtet, Zukunftswerkstätten mit den Bürgern initiiert und/oder bei Fördermöglichkeiten beraten. Gerade das Gewinnen von Landesförderungen ist bei Bürgermeistern ein beliebtes Mittel, da diese im Hinblick auf die Wiederwahl für gute Reputation sorgt (Kreinberger/Schiefelbusch 2018).

2.5.4.Institutionen und Verbände

Auch bei den Institutionen und Verbänden gestaltet sich die Arbeit immer sehr individuell in Abhängigkeit der Bedürfnisse und Problemlagen der jeweiligen Zielgruppe. Die Angebote kommen teils auf Abruf, aber auch gezielte Projektförderungen werden angeboten. Ein weiteres probates Mittel ist die Auslobung von Wettbewerben. Sie versuchen hierbei die Hürden so gering wie möglich zu halten. Auch sie verfolgen das Prinzip „Hilfe zur Selbsthilfe“, in dem professionelle Hilfe von außen angeboten wird. Hierbei wird ebenfalls auf die Expertise anderer Kommunen, Experten oder Landesbehörden zurückgegriffen. Dabei geht es um das Verstehen, Nachvollziehen und das Umsetzen, so dass am Ende immer ein Ergebnis steht (AfB 2018 und Gemeindetag Baden-Württemberg 2018).

3. Zusammenarbeit Haupt- und Ehrenamt

3.1. Werte, Motivation und Qualifizierung Hauptamt

Häufig haben Angestellte in der Verwaltung aber auch in anderen professionellen Bereichen Vorbehalte gegenüber ehrenamtlich Tätigen. Zumeist liegt dies daran, dass Ehrenamt zusätzliche Arbeit und Zeit kostet. Gerade in früheren Zeiten war der Bürger dem Verwaltungsangestellten lästig. Diese Haltung ist auch heute noch durchaus zu finden, es hat aber bereits ein Kulturwandel stattgefunden.

Die Vorbehalte der Verwaltung rühren unter anderem daher, dass dies schlichtweg Einstellungssache ist (siehe hierzu auch bE-Kultur) oder die Mitarbeiter mit den Anliegen der Ehrenamtlichen überfordert sind („Wie gehe ich mit dem Problem um?“). Gerade mangelnde finanzielle und personelle Ressourcen führen dazu, dass Stellen für bürgerschaftliches Engagement ein Luxusgut sind. Explizit kleine Kommunen können sich dies nur schwer leisten (siehe hierzu auch Stadt-Land-Unterschied) (Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

Des Weiteren entstehen Konfliktsituationen häufig aus der fehlenden Anerkennung des hauptamtlichen Personals gegenüber Ehrenamtlicher. Dies rührt daher, dass der Festangestellte seine Kompetenzen zumeist in einer Ausbildung erworben hat, welche dem ehrenamtlich Tätigen fehlen. Das Hauptamt muss sich in diesem Fall herablassen, um die Kompetenzen der freiwillig Engagierten anzuerkennen. Dies bedarf einer gewissen Haltung (Schumacher 2015).

Des Weiteren besteht die Gefahr der Verdichtung bzw. Reduzierung der Arbeit auf Standardprozesse, wenn hauptamtlichen Aufgaben durch das Ehrenamt übernommen werden. Die auszuführende Tätigkeit beschränkt sich dann nur noch auf bestimmte Abläufe und Prozesse. Dies hat zur Folge, dass Aufgaben, die durch den Hauptamtlichen besonders geschätzt wurden, abgegeben werden müssen und dadurch die Arbeitszufriedenheit sinkt (Schumacher 2015).

3.1. Werte, Motivation und Qualifizierung Ehrenamt

Die Motivation von Ehrenamtlichen ist die Suche nach der Befriedigung in der Beschäftigung und dass sie etwas bewegen bzw. verändern wollen. Gerade im Hinblick auf die intrinsische Motivation, dass bürgerschaftlich Engagierte gestalten wollen, geraten sie oft in Konflikt mit dem Hauptamt. Denn das Hauptamt nutzt die Unterstützung von Ehrenamt gerne dort, wo Versorgungslücken bestehen. Dies führt zu Schwierigkeiten bei der Paarung von Haupt- und Ehrenamt: „Wer macht was?“ (Kausmann u.a. 2014, Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013, Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

In Bezug auf die Zusammenarbeit mit Hauptamtlich Beschäftigen herrschen ebenfalls Ängste bei den Ehrenamtlich Tätigen vor: „Wie wird dieser mit mir umgehen? Werden wir uns verstehen?“. Zudem könnten die unterschiedlichen Sicht- und Arbeitsweisen dazu führen, dass der Ehrenamtliche in seiner Tätigkeit durch den Hauptamtlichen ausgebremst wird und dadurch die Motivation, das Projekt weiterzuverfolgen, nachlässt bzw. ganz von dem Vorhaben abkommt. Vor allem bürokratische Hürden spielen hierbei eine Rolle (siehe auch 2.3. Bürokratie und Rechtsrahmen vs. Innovationen) (Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

Erwartungen der freiwillig Engagierten sind vor allem, dass sich diese durch das Hauptamt unterstützt fühlen und ihnen gleichzeitig eine gewisse Wertschätzung entgegengebracht wird (Kausmann u.a. 2014 und Schumacher 2015)

Ehrenamtliche Gruppen neigen zudem dazu, sich nach außen abzugrenzen. Dadurch nimmt die Attraktivität für Neueinsteiger ab, sich der Gruppe anzuschließen. Neben dem Problem der Nachwuchsgewinnung steigen ebenso das Risiko des Zerstreitens innerhalb der Gruppe sowie die Gefahr des Stagnierens (d.h. die Innovationsfähigkeit nimmt ab) (Kausmann u.a. 2014 und Schumacher 2015)

3.2. Bürokratie und Rechtsrahmen vs. Innovationen

Ehrenamtliche Angebote bewegen sich immer in einem bestimmten Rechtsrahmen. Diese bieten nur wenige Schlupflöcher, um Neues zu probieren. Dadurch stoßen die freiwillig engagierten Personen häufig an Grenzen der Behörden, die deren Motivation senken und eine erfolgsversprechende Umsetzung behindern. Gerade rechtliche Rahmenbedingungen sind in Zusammenhang mit bürgerschaft-

lichen Engagement ein Innovationshemmschuh, denn nur durch Testen können Innovationen entstehen. Gerade im Bereich bürgerschaftliches Engagement ist Kreativität gefragt und wichtig. Die Digitalisierung kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Letztlich ist jedoch die Behörde in der Verantwortung und muss für die Einhaltung der Rechtsvorgaben einstehen. Diese beiden Sichtweisen von Hauptamt und Ehrenamt führen zu Unverständnis und Unzugänglichkeit auf beiden Seiten. Behördliche Entscheidungen haben jedoch auch immer einen gewissen Ermessensspielraum. Die Interpretation des Rechts durch den Beamten ermöglicht daher, sich den ehrenamtlichen Angeboten anzunähern. Bspw. werden in Kommunen, in denen es einen starken Bürgermeister gibt, Vorhaben schneller und leichter umgesetzt. D.h. auch die Verwaltung muss sich ändern, um innovativ zu bleiben. Es gibt jedoch Vorgaben und Regeln, die beachtet werden müssen. Hier ist ein sinnvoller Mittelweg notwendig (Alle u.a. 2014, Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002, Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013 und Schumacher 2015).

Heute hat der Bürger ein diametral anderes Selbstverständnis als früher. obrigkeitsstaatliche Verwaltung funktioniert heute nicht mehr. Der Bürger sollte deshalb rechtzeitig über seine Belange befragt und frühzeitig in den Prozess involviert werden. Bekommen die Bürger Vorhaben aufoktroyiert, wie es früher gängige Praxis war, werden sie der Zusammenarbeit negativ gegenüberstehen (vgl. S21-Demonstrationen) (Alle ua. 2014, Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002 und Schumacher 2015).

3.3. Probleme und Risiken

Ehrenamtlich Tätige unterliegen keinem Direktionsrecht. Diese Problematik wirkt sich automatisch auf die Zuverlässigkeit von Ehrenamt aus. Was wiederrum zur Folge hat, dass Ehrenamt nur schwer planbar bzw. kalkulierbar ist. Gerade im Hinblick auf regelmäßig auszuführende Aktivitäten wie in der Pflege oder auch im Bereich der Mobilität (bspw. Fahrer von Bürgerbussen) führt eine nicht pflichtbewusste Ausführung der Tätigkeit zu einer Störung im Ablauf. Das Hauptamt neigt hierbei dazu, fehlende staatliche Hilfen durch bürgerschaftliches Engagement zu ersetzen und vernachlässigt die eigene staatliche Fürsorgepflicht. Gerade wiederkehrende Leistungen, die nicht finanzierbar sind und von Ehrenamt ausgeführt werden, dienen häufig als verlängerter Arm von hauptamtlichen Aufgaben (bspw. zwischenmenschlicher Kontakt in der Pflege). Um der Gefahr des Verschleißes von Ehrenamt entgegenzuwirken, wird daher teilweise auf ein Bezahlsystem zurückgegriffen, um eine gewisse Verlässlichkeit bei den Ehrenamtlichen zu gewährleisten. Dieser Ansatz fördert jedoch die Ausbeutung des Ehrenamts. Hier muss in den jeweiligen Institutionen bzw. Kommunen eine Bewusstseinsbildung für bürgerschaftliches Engagement stattfinden (Alle u.a. 2014, Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002, Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013 und Schumacher 2015).

Kommunen haben auch hierbei einen eigenen Handlungsspielraum. Das Land kann und darf hier nicht eingreifen. Es versucht jedoch, durch entsprechende Akteure auf kommunaler Ebene die Kommunen an ihre Verantwortung sowie eigentlichen Aufgaben und Anliegen von Ehrenamt zu erinnern. Dadurch soll eine Aushöhlung des Ehrenamts vermieden werden. Aus dem Ehrenamt kann sich ein Hauptamt herausbilden, bspw. immer dann, wenn die ehrenamtlichen Angebote auf mehr Nachfrage stoßen und professionalisiert werden. In diesem Falle werden hauptamtliche Strukturen benötigt (Schumacher 2015 und Sozialministerium Baden-Württemberg 2018),

3.4. Koproduktion: Beziehung von Haupt- und Ehrenamt

Viele Akteure unterliegen dem Trugschluss, dass der optimale Einsatz von Ehrenamt kostengünstig ist. Diese Schlussfolgerung ist falsch. Ein sinnvoller Einsatz von bürgerschaftlichen Engagement benö-

tigt eine geeignete Grundlage der Zusammenarbeit, die sowohl finanzielle als auch personelle Ressourcen beansprucht. Die Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Wirtschaft müssen zusammenwirken. Dabei ist es einfacher, Ehrenamt aufrecht zu erhalten, wenn das Hauptamt „mitmacht" und das Ehrenamt konstruktiv begleitet. Eine Vermittlerfunktion ist daher für eine erfolgreiche Zusammenarbeit wichtig (Kausmann u.a. 2014 und Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

Der hauptamtlich Angestellte muss mehr Vertrauen in das Ehrenamt haben. Dazu bedarf es einer gewissen Mentalität innerhalb der Verwaltung. Gerade Verwaltungen neigen häufig dazu, alles im Detail auszuarbeiten und erst am Ende die Bürgerschaft über kleine Details auswählen zu lassen. Dementsprechend besser wäre es, die Bürger bereits frühzeitig in den Prozess zu integrieren und mitwirken lassen: sozusagen Hilfe zur Selbsthilfe anbieten (Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

Des Weiteren sollte es feste Ansprechpartner für das Ehrenamt geben, da sie den Kontakt vereinfachen. Je höher die Stelle aufgesetzt ist, desto besser, da dies wiederrum eine Form der Wertschätzung gegenüber dem Ehrenamt darstellt. Zudem sollte sich der Mitarbeiter durch sehr gute Ortskenntnisse auszeichnen bzw. ein Netzwerk vor Ort haben. Die Kompetenz „netzwerken zu können" ist hierbei für das Anforderungsprofil unerlässlich, da nur so der Kontakt zum Ehrenamt hergestellt werden kann. Bestimmte Qualifikationen wie Moderationstechniken können hingegen erlernt werden. Dabei sollte die gewählte Person zeitlich flexibel sein, d.h. die Bereitschaft für außergewöhnliche Arbeitszeiten muss gegeben sein (Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015).

Werte wie Ehrlichkeit, Achtsamkeit, Demut und Transparenz spielen bei der Zusammenarbeit eine wichtige Rolle. Hierfür werden geeignete Schnittstellen bzw. Plätze benötigt, die beide Welten zusammenbringen und einen Austausch ermöglichen. Prozesse wie z.B. eine Zukunftswerkstatt, bei denen gemeinsame Missionen entwickelt werden, fördern die Koproduktion. Dabei muss ein Verständnis auf beiden Seiten geschafften werden, was sein Gegenüber kann und welche Erwartungen an die Beteiligten gerichtet sind wie z.B. Interessen, Möglichkeiten, Strukturen, Entscheidungswege und Zeitbedarf (Schumacher 2015).

Von den in Ostwürttemberg befragten Kommunen geben 54 % an, eine Zusammenarbeit zwischen haupt- und ehrenamtlichen Kräften bereits zu praktizieren, in weiteren 16 % ist dies geplant. Die Formen der Zusammenarbeit und Instrumente des Dialogs zeigt Tabelle 2.

Tabelle 2: Schnittstelle Hauptamt-Ehrenamt (Mehrfachnennungen möglich)	Summe	Prozent innerhalb*	Prozent Gesamt**
Hauptamtliche Ansprechpartner			
Informations- und Beratungsdienste: Strategisch, planerische Unterstützung	21	25,61%	12,14%
Einrichtung einer Kommunalen Stabsstelle: Organisatorische Unterstützung durch Koordinatoren/Kümmerer	14	17,07%	8,09%
Qualität des Hauptamtlichen Personals (z.B. klare Abgrenzung zw. Haupt- und Ehrenamt, detaillierte Aufgabenbeschreibung für die Ehrenamtlichen, Zusatzqualifikation Personal)	8	9,76%	4,62%
Vereinbarungen und Regeln (z.B. für wiederkehrende Arbeitsabläufe, Verbindlichkeit der Zusammenarbeit)	7	8,54%	4,05%
Vernetzung/Austausch der unterschiedlichen Vereine, Verbände, etc. untereinander	28	34,15%	16,18%
Sonstiges	3	3,66%	1,73%
Keine Angaben	1	1,22%	0,58%
Gesamt HA-Ansprechpartner	82	100,00%	47,40%

Ermöglichende Verwaltung: Methoden/Institutionen/Prozesse			
Initiierung von Zukunftswerkstätten (Bürger/-innen entwickeln Konzepte für die Gemeinde)	19	20,88%	10,98%
Organisation von Austauschformaten (z.B. Runde Tische)	24	26,37%	13,87%
Zuhören, Ideen und Initiativen zulassen/selbständiges Tun ermöglichen	24	26,37%	13,87%
Mittlerfunktion in der Verwaltung (z.B. aktiver Fürsprecher aus der Verwaltung)	18	19,78%	10,40%
Sonstiges	3	3,30%	1,73%
Keine Angaben	3	3,30%	1,73%
Gesamt Ermöglichende Verwaltung	91	100,00%	52,60%
SONSTIGES GESAMT	6		3,47%
GESAMT	173		100,00%

* Bezieht sich nur auf die Werte in der genannten Kategorisierung der Zusammenarbeit

** Bezieht sich auf die gesamte Summe der Fragestellung 3.2

4. Anerkennung/Wertschätzung

Eine Wertschätzungs- und Anerkennungskultur ist essentiell für die ehrenamtliche Tätigkeit. Das Land Baden-Württemberg beschäftigt sich explizit in seiner Engagementstrategie mit diesem Thema. Aspekte, „Wie diese Kultur auf- bzw. ausgebaut werden kann?“ oder „Was Kommunen hierfür brauchen?“ sind wichtige Fragestellungen, mit denen sich das Land auseinandersetzt (Alle u.a. 2014 und Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013).

4.1. Aufwandsentschädigung und Auslagenersatz

Eine Aufwandsentschädigung für bürgerschaftliches Engagement darf es geben. Die Grenzen zur Bezahlungen können hierbei fließend sein. Der Umgang mit diesem Thema unterliegt der kommunalen Selbstverwaltung und bietet ihnen daher einen entsprechenden Interpretationsspielraum. Ehrenamt fußt jedoch auf dem Prinzip der freiwillig erbrachten Leistung. Leistungen gegen Vergütung sind de facto nicht mehr freiwillig. Aus diesem Grund befürworten viele Akteure, dass keine Bezahlung stattfinden sollte. Neben aufkeimenden Konfliktsituationen innerhalb der Gruppe der Ehrenamtlichen, warum manche Tätigkeiten vergütet werden und andere nicht, existiert ebenfalls eine steuerrechtliche Problemstellung. Bereits kleine Cent-Beträge pro Stunde sind in Deutschland steuerpflichtig. Dies wissen jedoch die meisten bürgerschaftlich Engagierten nicht. Die Vergütung von freiwilliger Arbeit stellt somit einen komplexen Sachverhalt dar (Alle u.a. 2014).

Bei der Entscheidung freiwilliges Engagement nichtsdestotrotz monetär zu entschädigen, sollte immer transparent agiert werden, um Spannungen zu vermeiden. Zudem spielt Geld als Motivationsfaktor in der Regel keine große Rolle. Ehrenamtliche sind viel mehr intrinsisch motiviert (Alle u.a. 2014)

Der Auslagenersatz gestaltet sich weniger komplex. Kosten die im Rahmen der freiwilligen Arbeit entstehen (bspw. Park- oder Telefongebühren), sollten übernommen werden und nicht beim Ehrenamtlichen verbleiben. Die Handhabung mit dem Auslagenersatz bietet zudem einen breiten Interpretationsspielraum und wird in den Kommunen unterschiedlich gehandhabt (Schumacher 2015).

4.2. Qualifikation, Unterstützung und sonstiges

Weitere in der Praxis angewandte Formen, um Wertschätzung zum Ausdruck zu bringen, sind:

- Fachliche Unterstützung der Tätigkeit

- Weiterbildungsmöglichkeiten
- Anerkennung der Tätigkeit
- Hauptamtliche Kräfte in der Organisation
- Zeugnisse, Ausweise und Ähnliches
- Bereitstellung von geeigneten Räumlichkeiten
- Ausstattungsmittel für Projekt- und Gruppenarbeiten
- Anerkennung ehrenamtlicher Tätigkeiten als berufliches Praktikum oder Weiterbildung
- Öffentliche Anerkennung in Form von Ehrungen (Kausmann u.a. 2014, Kreinberger/Schiefelbusch 2018 und Schumacher 2015)

5. Vernetzung/Kooperation

5.1. Bundesland

Die Zusammenarbeit der Landesebene mit unterschiedlichen Akteuren stellt eine essentielle Rolle dar. Wichtige Eckpfeiler sind die Landesnetzwerke wie z.B. ARBES (Arbeitsgemeinschaft des bE in BW), LIGA (Liga der freien Wohlfahrtspflege) oder FaLBE (Fachkräfte für bürgerschaftliches Engagement aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, etc.), mit denen jährliche Tagungen stattfinden. Die Kommunalen Landesverbände (KLV) Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag haben zudem eine Rahmen- und Kooperationsvereinbarung mit dem Land, welche alle fünf Jahre aktualisiert wird. Diese kommunizieren die Anliegen von unten (Kommunen) nach oben (Land). Zudem werden weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit anderen Institutionen wie z.B. der BW-Stiftung werden gesucht (Sozialministerium Baden-Württemberg 2018 und Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013).

5.2. Landkreis

Wie bereits oben erwähnt, sind die Landkreise nicht nur Engagementförderer, sondern auch Wirtschaftsförderer. Daher ist der Austausch mit Unternehmen ein wichtiger Punkt von Landkreisen, um die Wirtschaft für bürgerschaftliches Engagement zu gewinnen. Zudem sind sie bei der Umsetzung von bürgerschaftlichen Engagement auf die Zusammenarbeit mit den Kommunen angewiesen. Daher ist für sie eine enge Vernetzung mit den ausführenden Akteuren Voraussetzung für die Umsetzung von ehrenamtlichen Vorhaben. Genauso wie das Land suchen die Landkreise die Kooperation mit anderen Institutionen und Stiftungen.

5.3. Kommunen

Die Mitgliedschaft von Kommunen in Netzwerken oder anderen Spitzenverbänden wie Städtetag oder Gemeindenetzwerk ist häufig interessengebunden. Sie erhoffen sich dort, die Hilfe bei der Lösungssuche konkreter Problemlagen. Eine überregionale Vernetzung mit anderen Kommunen findet meist bereits selbstständig statt. Der Besuch von Tagungen, Kongressen und Konferenz steht hierbei ebenfalls im Vordergrund. Zudem fördern einige Kommunen die gezielte Vernetzung und den Austausch unterschiedlicher Vereine, Verbände, etc. innerhalb der Kommune (Kreinberger/Schiefelbusch 2018)

5.4. Institutionen und Verbände

Bei den Institutionen bzw. Verbänden steht die Vernetzung automatisch als wichtigster Faktor im Vordergrund, um Themen fachspezifisch bearbeiten und adäquat abdecken zu können. Die Spitzenverbände haben zudem eine Kooperationsvereinbarung mit dem Land bzw. Sozialministerium Baden-Württemberg. Diese wird alle 5 Jahre neu beschlossen und besteht seit 2001. Ein enger Austausch

mit den Kommunen und der Landesebene ist daher für ihre Arbeit von essentieller Bedeutung. In regelmäßig stattfindenden Konferenzen und Tagungen findet ein Austausch mit den unterschiedlichen Ministerien und Verbänden statt. Zum Teil werden diese auch von ihnen selbst initiiert und organisiert. Der Austausch über Förderprogramme steht hierbei im Vordergrund. Die Institutionen und Verbände kooperieren auch untereinander (AfB 2018 und Gemeindetag Baden-Württemberg 2018)

5.5. Unternehmen

Unternehmen haben zunehmend das Interesse sowie den Bedarf, sich als guter Arbeitgeber zu zeigen. Mit unternehmerische Sozial bzw. Gesellschaftsverantwortung – auch Corporate Social Responsibility genannt – leistet die Wirtschaft einen freiwilligen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung (Alle u.a. 2014 und Amrhein u.a. 2015).

Obwohl das Land Baden-Württemberg die Zusammenarbeit von Ehrenamt und Unternehmen befürwortet, gibt es hierfür keine passenden Strukturen. Gerade im Hinblick auf die Langlebigkeit von Projekten, ist eine Zusammenarbeit wertvoll, da häufig nach Auslaufen der staatlichen Förderung keine weitere Finanzierungsmöglichkeiten von Seiten der Ehrenamtlichen besteht (Alle u.a. 2014, Amrhein u.a. 2015 und Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002).

Erste Versuche, die Zusammenarbeit zu fördern finden auf kommunaler Ebene in Form von Marktplätzen statt. Die von Ehrenamtlichen initiierten Marktplätze sind eine Methode, um Initiativen und Projekte zu bewerben. Es bestünde auch die Möglichkeit, dass Unternehmen sich vorstellen und ihr Interesse an bürgerschaftlichen Engagement bekunden. Es ist jedoch fraglich, ob die Marktplätzte eine adäquate Lösung für die Zusammenarbeit zwischen Ehrenamt und Unternehmen darstellen, da freiwilligen Arbeit immer ein recht individuelles Thema ist und Standardlösungen daher wenig passgenau sind (Alle u.a. 2014 und Amrhein u.a. 2015).

In ländlichen Raum ist es bereits gängige Praxis, dass Vereine, Stiftungen, etc. zusammenarbeiten (bspw. Sponsoring von Trikots). Diese Form des Engagements ist nicht selbstverständlich und der ausgeprägten Ehrenamtskultur in Baden-Württemberg geschuldet. Jedoch hat die Kooperation in kleinen Kommunen nicht den optimalen Stellenwert, welche sie haben sollte (Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag 2002).

5.6. Schulen

Schulen sind wichtige Ansprechpartner für die Gewinnung von Jugendlichen für eine frühzeitige Demokratiebildung. Hierbei ist es wichtig, dass Eltern ebenso in den Prozess integriert werden. Gerade im Hinblick auf die ärmeren Milieus, können diese an dieser Stelle gut abgeholten werden und bereits im Kindesalter an der gesellschaftlichen Teilhabe teilnehmen (Alle u.a. 2014).

6. Demografischer Wandel

Früher wurden primär Seniorengenossenschaften gefördert. Heute gibt es ein vielfältigeres Themenspektrum. Die Stabilität im Hinblick auf Strukturen ist jedoch bestehen geblieben. Gegenwärtig wird der Fokus stärker auf junge Menschen im ländlichen Raum gelegt, um sich für die gesellschaftlichen Veränderungen in der Zukunft aufzustellen. Gerade die Abwanderungen in ruralen Gebieten, bringt für viele Kommunen große Herausforderungen mit sich und ist zu einer wichtigen Debatte auf dem Land geworden: Angebote machen und Abwanderung verhindern. Ebenso steht nach wie vor das Thema „Gutes Leben im Alter“ im Vordergrund, denn auch für ältere Menschen ist es wichtig, dass

sie ihren Alltag meistern können. Unterschiedliche Lebensphasen spielen im Hinblick auf den Demografischen Wandel immer eine Rolle und müssen berücksichtigt werden. (Alle u.a. 2014 und Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013).

Quellenverzeichnis

AfB (Allianz für Beteiligung) 2018: http://allianz-fuer-beteiligung.de/ aufgerufen am 12.02.2018

Alle, K. /Deiß, M./Hinderer, N./Hinz-Rommel, W./Kallfaß, S./Klie, T./Müller, M./Postel, A./Roß, P.-S./Vandame, R.2014: Engagementstrategie Baden-Württemberg – Lebensräume zu „Engagement-Räumen“ entwickeln: Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und Bewertung. Stuttgart: Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren.

Amrhein, U./Sittler, L./Zeckra, C. 2015: Generali Engagementatlas 2015: Rolle und Perspektiven Engagment unterstützender Einrichtungen in Deutlschand. Köln: Generali Zukunftsfonds.

Enquete Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagments“ Deutscher Bundestag 2002: Bericht: Bürgerschaftliches Engagement: auf dem Weg in eine zukunftsfähige Bürgergesellschaft (Band 4). Wiesbaden: Springer VS.

Gemeindetag Baden-Württemberg 2018: https://www.gemeindenetzwerk-be.de/ aufgerufen am 24.01.2018

Kausmann, C./Simonson, J/Ziegelmann J. P./Vogel, C./Tesch-Römer, C. 2014: Länderbericht zum Deutschen Freiwilligensurvey 2014. Wiesbaden: Springer VS.

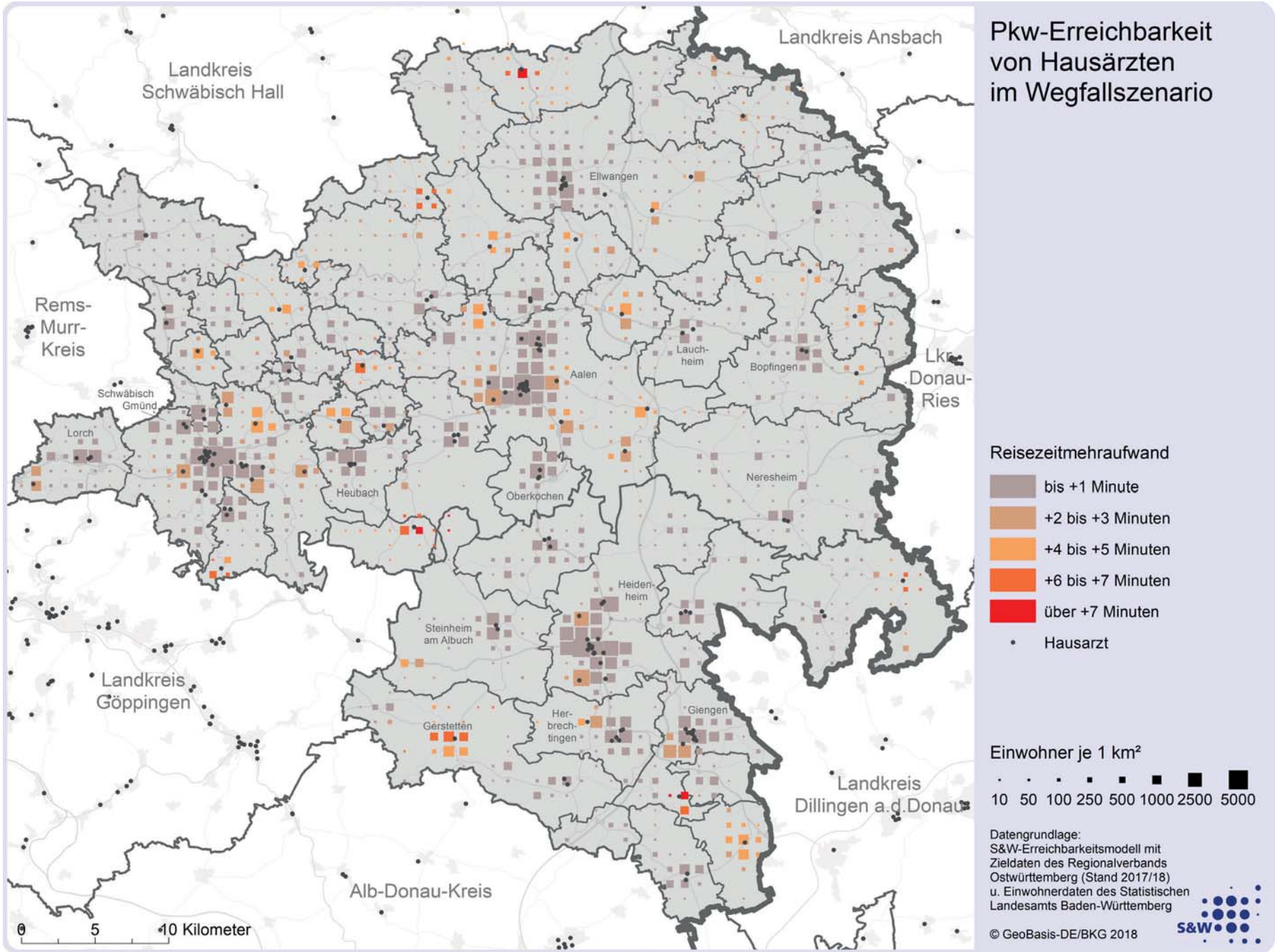
Kreinberger, M./ Schiefelbusch, M. 2018: Nicht veröffentlichte Befragung von Kommunen in Ostwürttemberg zum Umgang mit bürgerschaftlichem Engagement

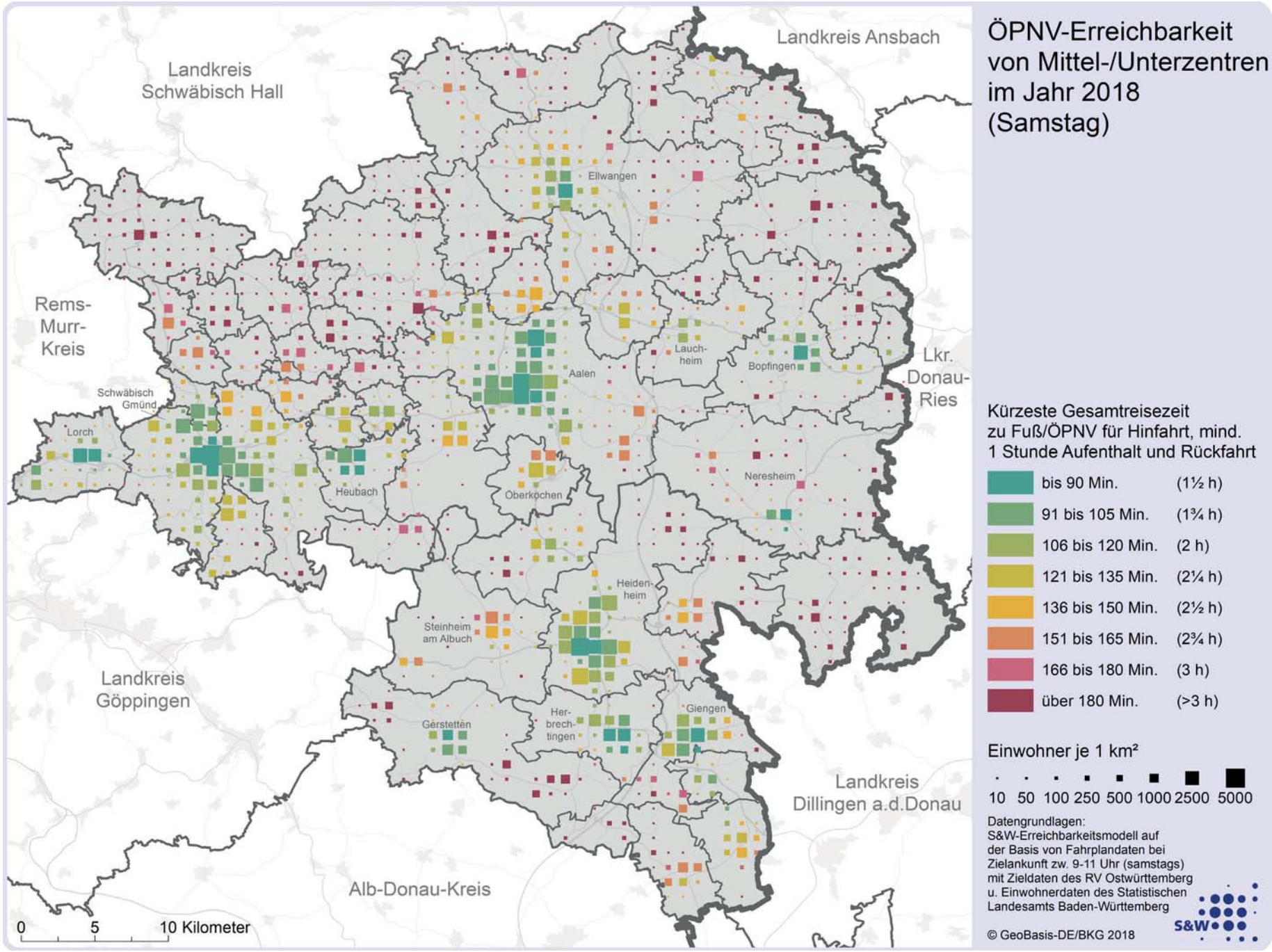
Sachverständigenkommission der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode 2013: Zweiter Bericht über die Entwicklung des bürgerschaftlichen Engagements in der Bundesrepublik Deutschland: Schwerpunktthema: „Demografischer Wandel und bürgerschaftliches Engagement: Der Beitrag des Engagements zur lokalen Entwicklung“. Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.

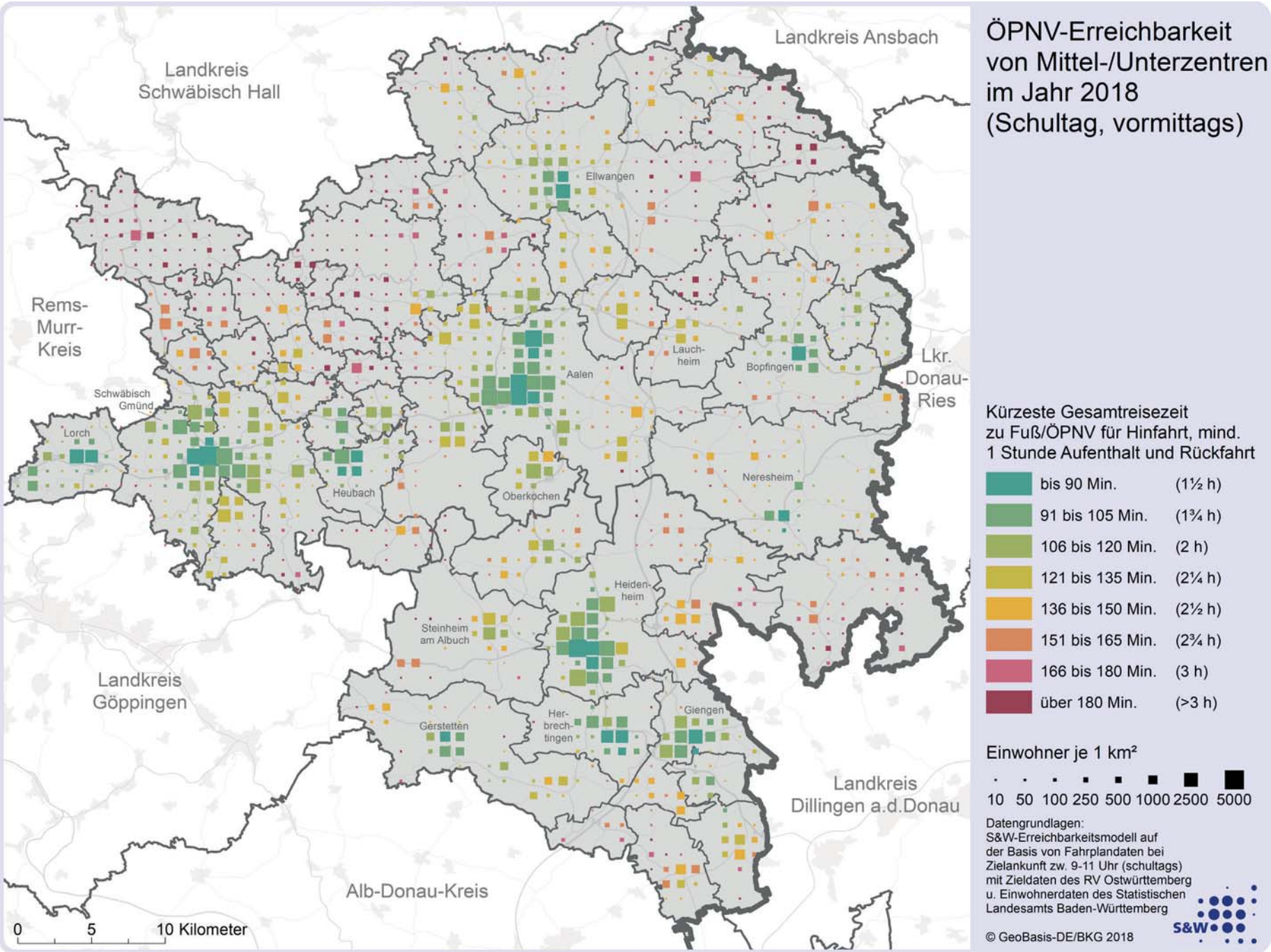
Sozialministerium Baden-Württemberg 2018: Freiwilliges Engagement hat Tradition im Land https://sozialministerium.baden-wuerttemberg.de/de/soziales/buergerengagement/netzwerke/ aufgerufen am 23.01.2018

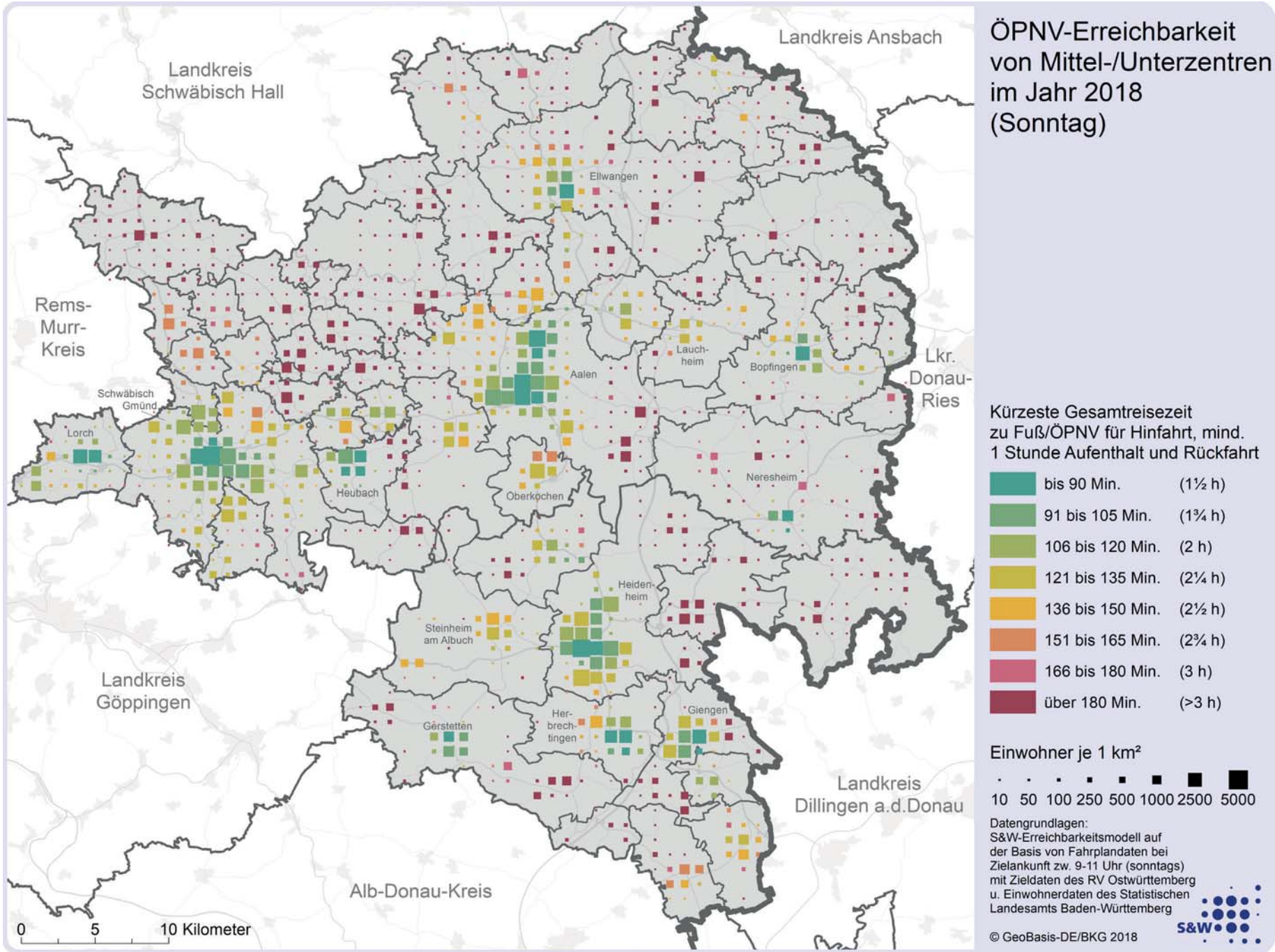
Schumacher, J. 2015: Kooperation von Haupt- und Ehrenamtlichen als Gestaltungsaufgabe: Ein Leitfaden für die Praxis (2. Auflage). Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.

Staatsministerium Baden-Württemberg 2018: Mehr Demokratie und Bürgerbeteiligung wagen. https://www.baden-wuerttemberg.de/de/bw-gestalten/buergernahes-baden-wuerttemberg/demokratie-buergerbeteiligung/ aufgerufen am 23.01.2018


Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Ellwangen
Rems-Murr-Kreis
Lauch-heim
Bopfingen
Aalen
Lkr. Donau-Ries
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heiden-heim
Steinheim am Albuch
Landkreis Göppingen
Her-brech-tingen
Giengen
Gerstetten
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
0 5 10 Kilometer
Pkw-Erreichbarkeit von Hausärzten im Wegfallszenario
Reisezeitmehraufwand
bis +1 Minute
+2 bis +3 Minuten
+4 bis +5 Minuten
+6 bis +7 Minuten
über +7 Minuten
Hausarzt
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlage:
S&W-Erreichbarkeitsmodell mit
Zieldaten des Regionalverbands
Ostwürttemberg (Stand 2017/18)
u. Einwohnerdaten des Statistischen
Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W


Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Ellwangen
Rems-Murr-Kreis
Lauch-heim
Bopfingen
Lkr. Donau-Ries
Aalen
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heiden-heim
Steinheim am Albuch
Landkreis Göppingen
Giengen
Her-brech-tingen
Gerstetten
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
0 5 10 Kilometer
ÖPNV-Erreichbarkeit von Mittel-/Unterzentren im Jahr 2018 (Samstag)
Kürzeste Gesamtreisezeit zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind. 1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt
bis 90 Min. (1½ h)
91 bis 105 Min. (1¾ h)
106 bis 120 Min. (2 h)
121 bis 135 Min. (2¼ h)
136 bis 150 Min. (2½ h)
151 bis 165 Min. (2¾ h)
166 bis 180 Min. (3 h)
über 180 Min. (>3 h)
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten bei Zielankunft zw. 9-11 Uhr (samstags) mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg u. Einwohnerdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W


ÖPNV-Erreichbarkeit
von Mittel-/Unterzentren
im Jahr 2018
(Schultag, vormittags)
Landkreis Ansbach
Landkreis
Schwäbisch Hall
Rems-
Murr-
Kreis
Lkr.
Donau-
Ries
Landkreis
Göppingen
Landkreis
Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Lauch-
heim
Bopfingen
Schwäbisch
Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heiden-
heim
Steinheim
am Albuch
Gerstetten
Her-
brech-
tingen
Giengen
0
5
10 Kilometer
Kürzeste Gesamtreisezeit
zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind.
1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt
bis 90 Min. (1½ h)
91 bis 105 Min. (1¾ h)
106 bis 120 Min. (2 h)
121 bis 135 Min. (2¼ h)
136 bis 150 Min. (2½ h)
151 bis 165 Min. (2¾ h)
166 bis 180 Min. (3 h)
über 180 Min. (>3 h)
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf
der Basis von Fahrplandaten bei
Zielankunft zw. 9-11 Uhr (schultags)
mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg
u. Einwohnerdaten des Statistischen
Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W



ÖPNV-Erreichbarkeit von Mittel-/Unterzentren im Jahr 2018 (Sonntag)

Kürzeste Gesamtreisezeit zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind. 1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt

bis 90 Min.	(1½ h)
91 bis 105 Min.	(1¾ h)
106 bis 120 Min.	(2 h)
121 bis 135 Min.	(2¼ h)
136 bis 150 Min.	(2½ h)
151 bis 165 Min.	(2¾ h)
166 bis 180 Min.	(3 h)
über 180 Min.	(>3 h)

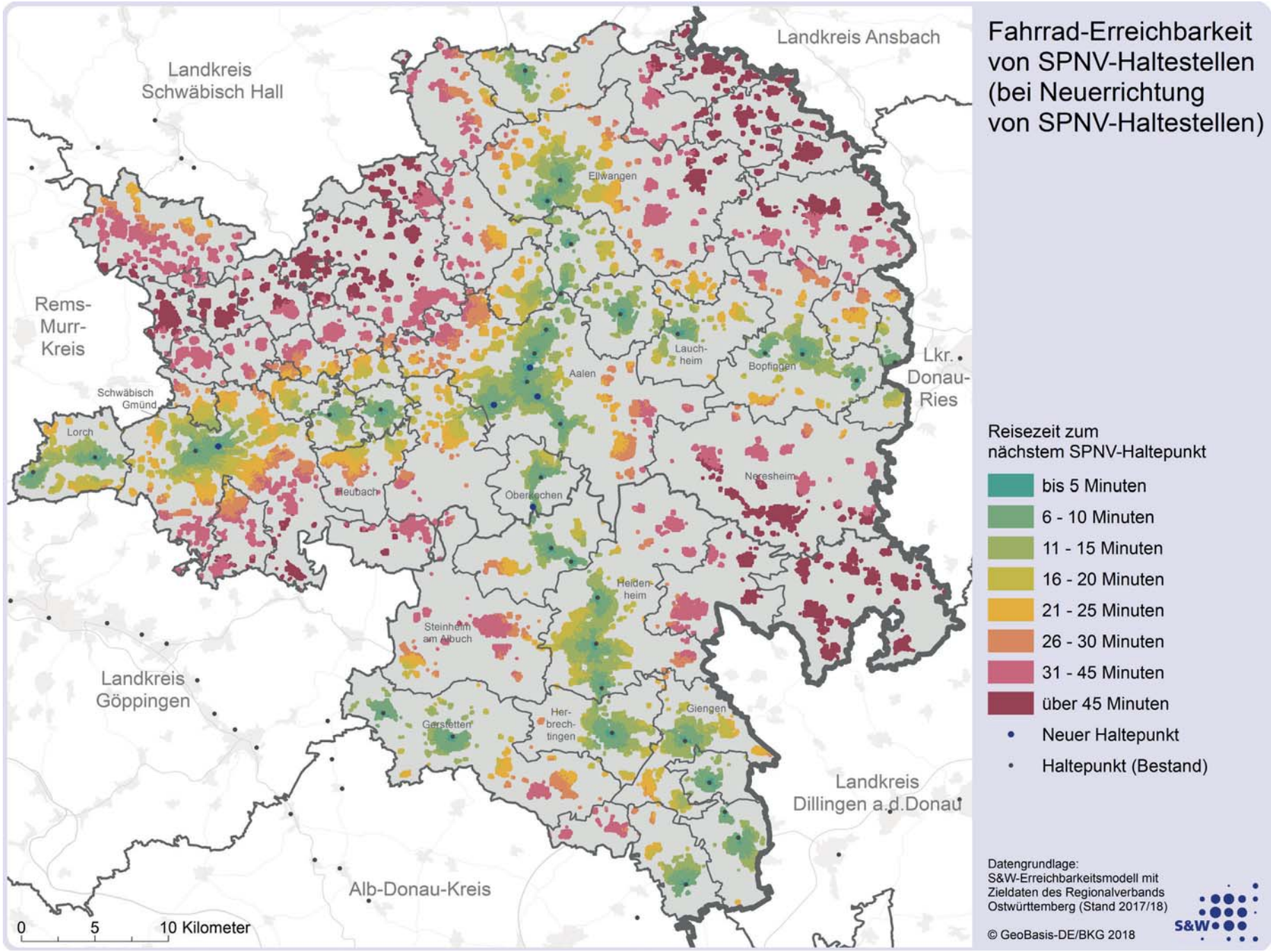
Einwohner je 1 km²

10 50 100 250 500 1000 2500 5000

Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten bei Zielankunft zw. 9-11 Uhr (sonntags) mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg u. Einwohnerdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

© GeoBasis-DE/BKG 2018

S&W


Fahrrad-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen (bei Neuerrichtung von SPNV-Haltestellen)
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Ellwangen
Rems-Murr-Kreis
Lauch-heim
Bopfingen
Lkr. Donau-Ries
Aalen
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Neresheim
Heubach
Oberkochen
Heiden-heim
Steinheim am Albuch
Landkreis Göppingen
Her-brech-tingen
Giengen
Gerstetten
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
0
5
10 Kilometer
Reisezeit zum nächstem SPNV-Haltepunkt
bis 5 Minuten
6 - 10 Minuten
11 - 15 Minuten
16 - 20 Minuten
21 - 25 Minuten
26 - 30 Minuten
31 - 45 Minuten
über 45 Minuten
Neuer Haltepunkt
Haltepunkt (Bestand)
Datengrundlage:
S&W-Erreichbarkeitsmodell mit Zieldaten des Regionalverbands Ostwürttemberg (Stand 2017/18)
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W

Datenauswertung Fahrdienstbefragung

NVBW-SIB/KRE, 20.03.2018

Befragung der Betreiber von alternativen Mobilitätsangeboten
Vorab-Auswertung für die Partner des Verbundvorhabens KOMOBIL2035
Stand 20.03.2018

Anzahl angeschriebene Fahrdienste: 45
Anzahl ausgefüllter Fragebögen: 33
Rücklaufquote: 73 %

Die Befragung der Mobilitätsanbieter in der Region Ostwürttemberg ergab ein interessantes, in Teilen durchaus überraschendes Bild der vielfältigen ehrenamtlich angebotenen Mobilitätsdienstleistungen in Ostwürttemberg. So werden bspw. bei diesen überwiegend „Bottom-up“ entstanden Mobilitätsangeboten ganz überwiegend (27 von 33) Haustür-Haustür-Fahrten angeboten, was deutlich von den in den letzten Jahren vielerorts durch Kreise und Kommunen initiierten Mobilitätsangeboten zur Flächenerschließung abweicht. Auch spielen Vereine, die speziell für den Zweck der Erbringung ehrenamtlicher Mobilitätsdienstleistungen neu gegründet werden, in Ostwürttemberg offensichtlich überhaupt keine Rolle (0 von 33). Initiatoren und Träger sind vielmehr überwiegend bereits längerfristig etablierte lokale Organisationen, bestehende Vereine oder auch Kommunen. Die im vorliegenden Dokument dargestellten Vorab-Ergebnisse werden in den weiteren Arbeitsschritten detailliert ausgewertet und in den bundesweiten Kontext gestellt.

Ausgangslage

Die Verbundpartner hatten gemeinsam den als Anlage 1 beigefügten Fragebogen erarbeitet, der durch pakora.net finalisiert und durch den Regionalverband an 45 Fahrdienste postalisch versandt wurde. Nach der Erfassung der 33 Rückläufer durch pakora.net erfolgten eine zahlenmäßige Auswertung und eine erste grafische Aufbereitung. Diese wurde von Frau Kreinberger von der NVBW erarbeitet. Die NVBW hat zusätzlich ergänzende Informationen aus ihrer Datenbank beigesteuert sowie Unklarheiten bspw. bezüglich der Zuordnung der einzelnen Mobilitätsanbieter zu bestimmten Angebotstypen überprüft.

Die nachfolgende Zusammenfassung von pakora.net im Teil 2 greift diejenigen Fragen auf, die nicht rein zahlenmäßig oder als Multiple-Choice beantwortet werden konnten bzw. bei denen eine Kombination aus Multiple-Choice- und Freitext-Antworten möglich war.

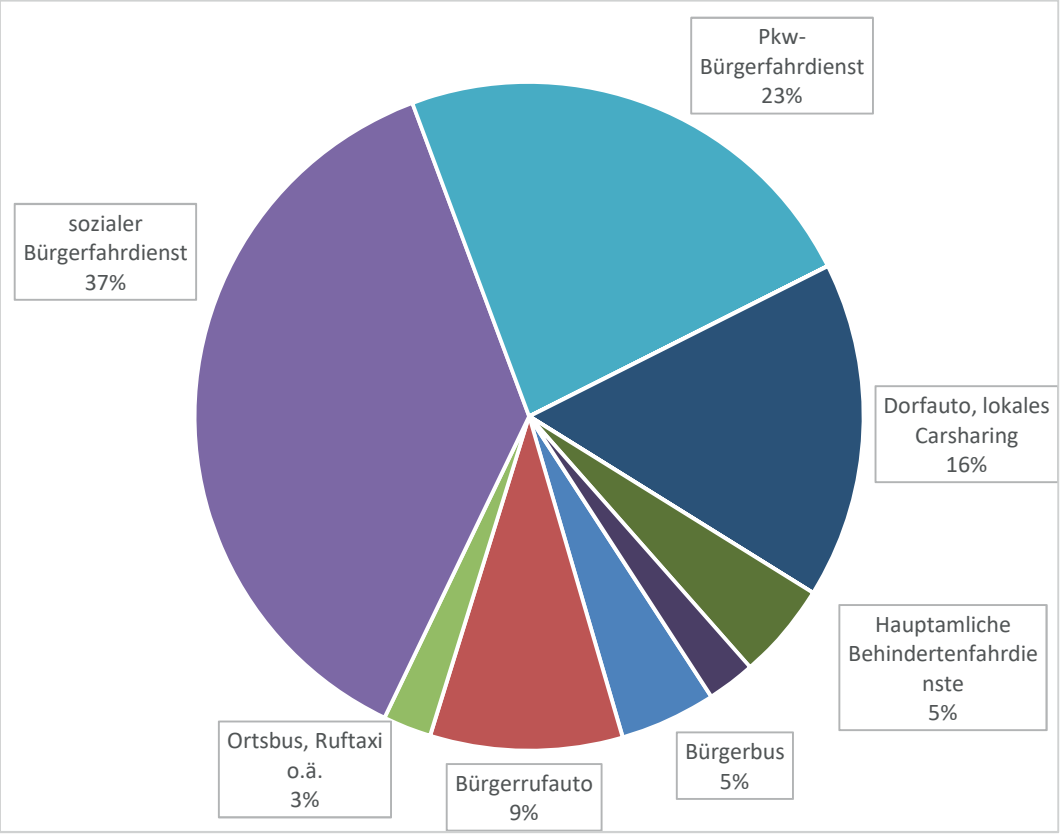
Die Auswertungen von Januar 2018 waren als interner Roh-Entwurf zu verstehen, der als Vorbereitung für die Skype-Konferenz der Verbundpartner am 29. Januar diente. Im Nachlauf wurden Anmerkungen/Ergänzungen der Partner berücksichtigt resp. erfolgten die Änderungen durch diese selbst. Das Rohmaterial steht in der Dropbox zur Verfügung.

Bearbeitungsstand ist der 20. März 2018.

I. Charakterisierung des Mobilitätsangebots

Frage 5: Welchem Typ würden Sie das Angebot zuordnen? [1][2]

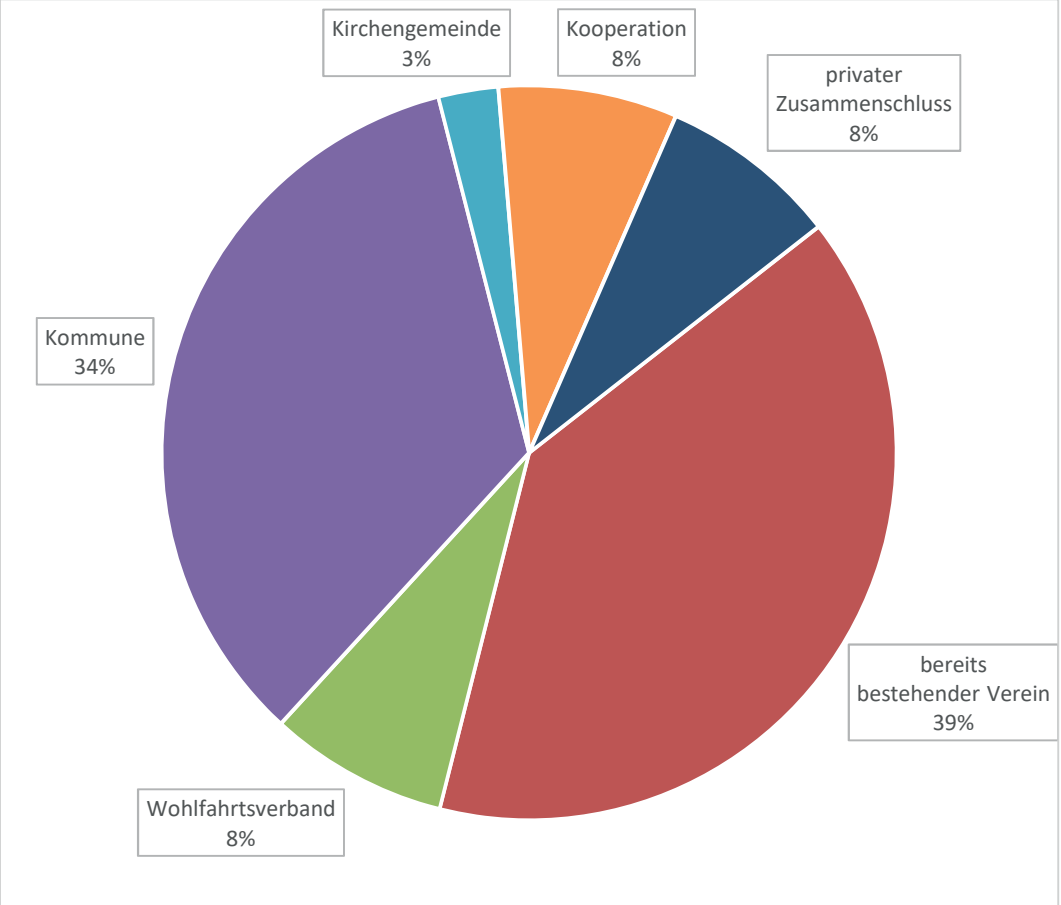
Angebotstyp	Anzahl	Prozent
Bürgerbus	2	5%
Bürgerrufauto	5	12%
Ortsbus, Ruftaxi o.ä.	1	2%
sozialer Bürgerfahrdienst	12	29%
Pkw-Bürgerfahrdienst	11	27%
Mitfahrbörse/Plattform, Mitfahrtreffpunkte	0	0%
Dorfauto, lokales Carsharing	7	17%
Gemeindebus	0	0%
Hauptamtliche Behindertenfahrdienste	2	5%
Sonstige:	1	2%



[1] Aufgrund der Rückfragen mit den Verantwortlichen der Fahrdienste, wurde festgestellt, dass einige Gemeinden mehrere Angebotstypen gleichzeitig bedienen. Daher waren bei der Frage 5 im Nachgang Mehrfachnennungen möglich.
[2] Die Einordung der Fahrdienste in die Angebotstypen wurden teilweise von der NVBW nach Rücksprache mit den Fahrdiensten korrigiert, da diese im Widerspruch zu Antwortkategorien in den darauffolgenden Fragestellungen standen. Dies ließ den Schluss zu, dass die von den Fahrdiensten vorgenommenen Zuordnungen nicht korrekt waren.

Frage 6: Wer ist Träger des Mobilitätsangebotes?[3]

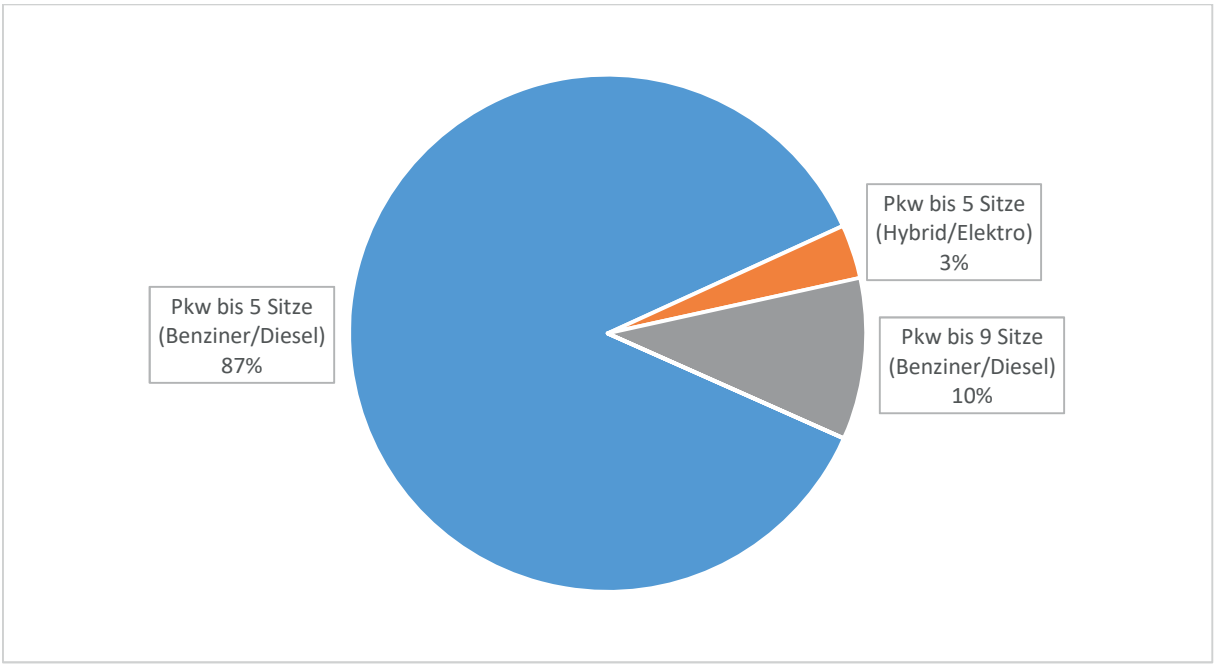
Träger	Anzahl	Prozent
neu gegründeter Verein	0	0%
bereits bestehender Verein	15	39%
Wohlfahrtsverband	3	8%
Kommune	13	34%
Kirchengemeinde	1	3%
Kooperation	3	8%
privater Zusammenschluss	3	8%



[3] Durch das Nachfassen bei den Fahrdiensten wurde auch bei Frage 6 ersichtlich, dass hier Mehrfachnennungen nicht unüblich waren, da es einige Fahrdienste gibt, die zu mehreren Trägern gehören. Aus diesem Grund kam es hier ebenfalls zu Abweichungen zwischen Antwortmöglichkeiten und der Gesamtanzahl an Rückläufern.

Frage 7: Welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz?

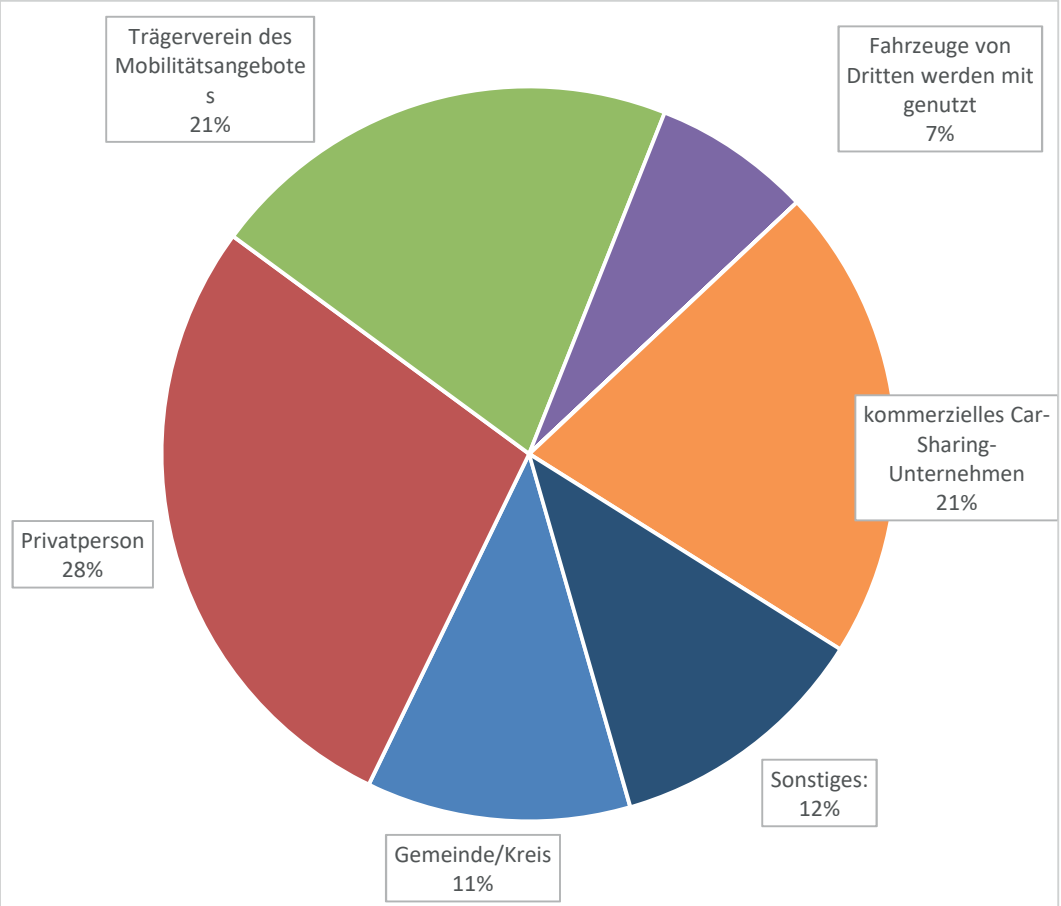
Fahrzeugtypen	Gemeinde	Anzahl	Durchsch. Fahrzeugtyp pro Gemeinde	Prozentualer Anteil des Fahrzeugtyps	davon barrierefrei	Prozent barrierefrei
kw bis 5 Sitze (Benziner/Diesel)	20	77	3,85	80%	-	-
Pkw bis 5 Sitze (Hybrid/Elektro)	3	3	1	3%	-	-
Pkw bis 9 Sitze (Benziner/Diesel)	9	9	1	9%	1	11%
Pkw bis 9 Sitze (Hybrid/Elektro)	0	0	0	0%	0	0%
Sonstiges:	7	7	7	7%	2	29%
Gesamt	39	96	2,91[4]	100%	3	3%



[4] Der Durchschnittliche Fahrzeugtyp pro Gemeinde ergibt sich aus der Anzahl der gesamten Fahrzeuge, die alle Gemeinden zusammen besitzen und wird dividiert durch die Anzahl der teilgenommen Fahrdienste an der Befragung (dies waren insgesamt 33 Stück).

Frage 8: Von wem werden die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt?

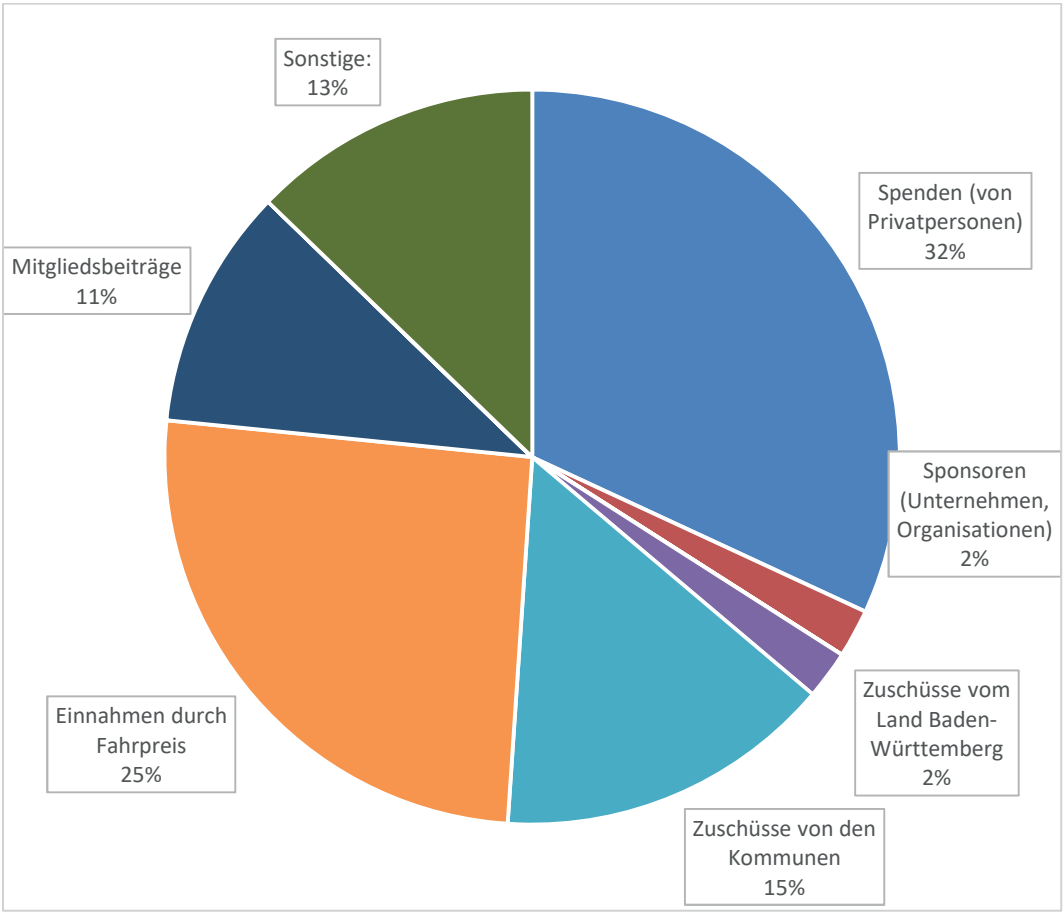
Besitzer Fahrzeug	**Anzahl**	**Prozent**
Gemeinde/Kreis	5	12%
Privatperson	12	28%
Trägerverein des Mobilitätsangebotes	9	21%
Fahrzeuge von Dritten werden mit genutzt	3	7%
Taxiunternehmen	0	0%
kommerzielles Car-Sharing-Unternehmen	9	21%
Sonstiges:	5	12%
SUMME	43	100%



II. Finanzierung und Netzwerke

Frage 9: Wie finanziert sich das Mobilitätsangebot?[5]

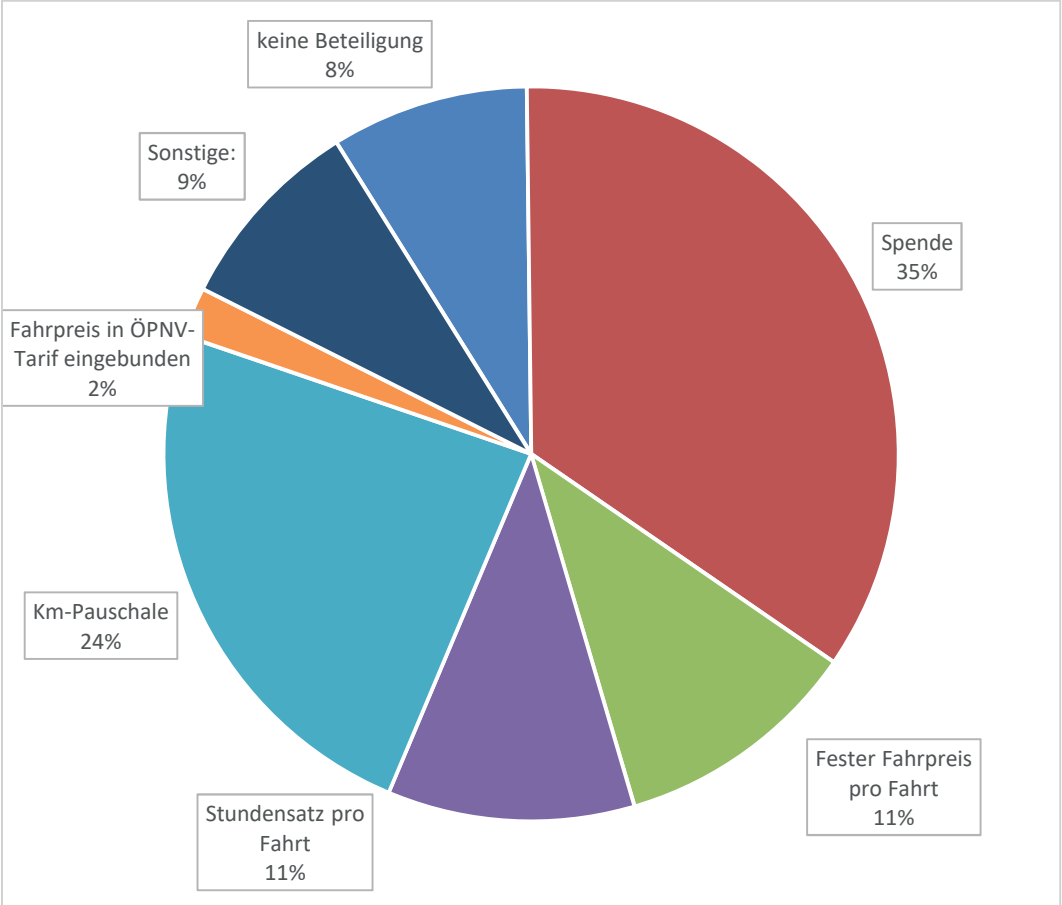
Finanzierung Mobilitätsangebot	**Anzahl**	**Prozent[6]**
Spenden (von Privatpersonen)	15	32%
Sponsoren (Unternehmen, Organisationen)	1	2%
Zuschüsse von Bund	0	0%
Zuschüsse vom Land Baden-Württemberg	1	2%
Zuschüsse von den Kommunen	7	15%
Einnahmen durch Fahrpreis	12	26%
Mitgliedsbeiträge	5	11%
Werbeeinahmen (z.B. Flächenvermietung auf Fahrzeugen)	0	0%
Sonstige:	6	13%
SUMME	47	100%



[5] Einer von 33 Fahrdiensten hat zu Frage 9 keine Angaben gemacht.
[6] Die angegebenen Prozentzahlen beziehen sich auf die Anzahl der Nennungen dieser Finanzierungsweise, nicht auf den tatsächlichen Finanzierungsanteil in Euro.

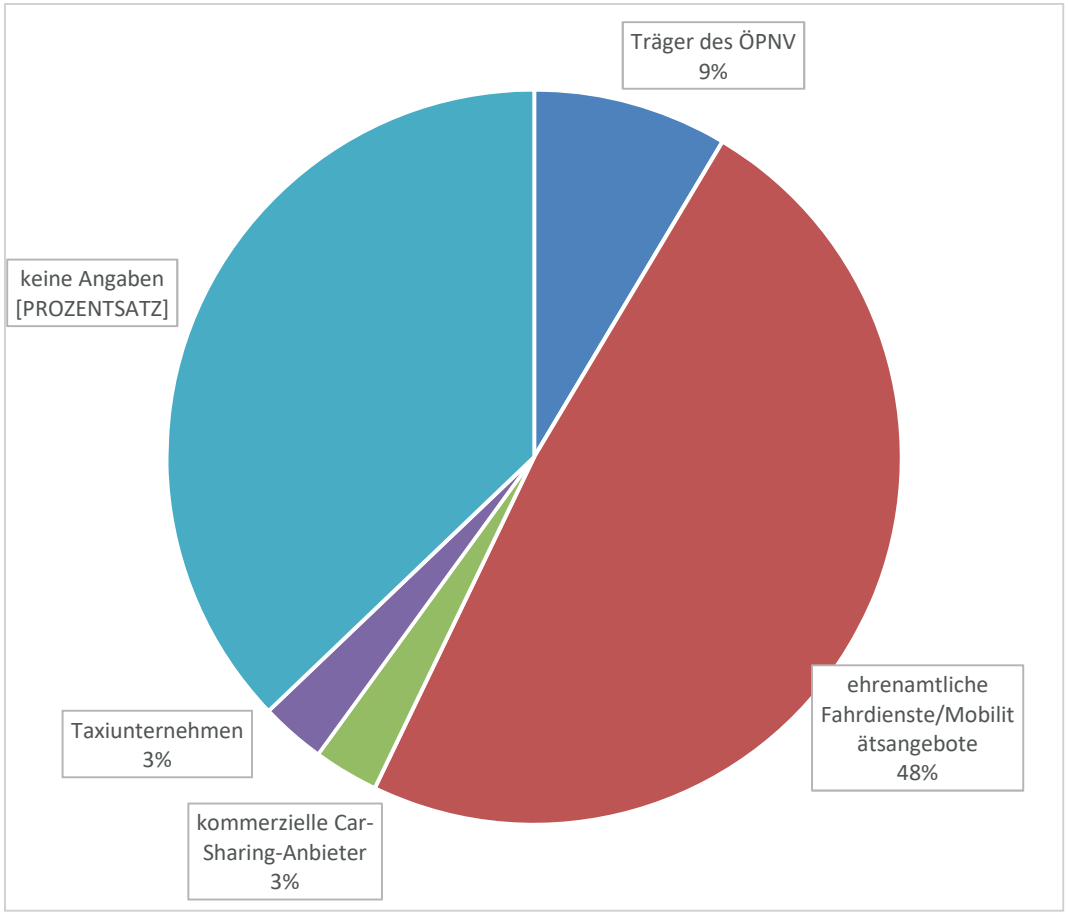
Frage 10: Wie beteiligen sich die Fahrgäste an der Finanzierung?

Beteiligung Fahrgäste	Anzahl	Durchsch. Preis	Prozent
keine Beteiligung	4		9%
Spende	16		35%
Fester Fahrpreis pro Fahrt	5	1,15 €	11%
Stundensatz pro Fahrt	5	6,90 €	11%
Km-Pauschale	11	0,38 €	24%
Fahrpreis in ÖPNV-Tarif eingebunden	1		2%
Sonstige:	4		9%
SUMME:	46		100%



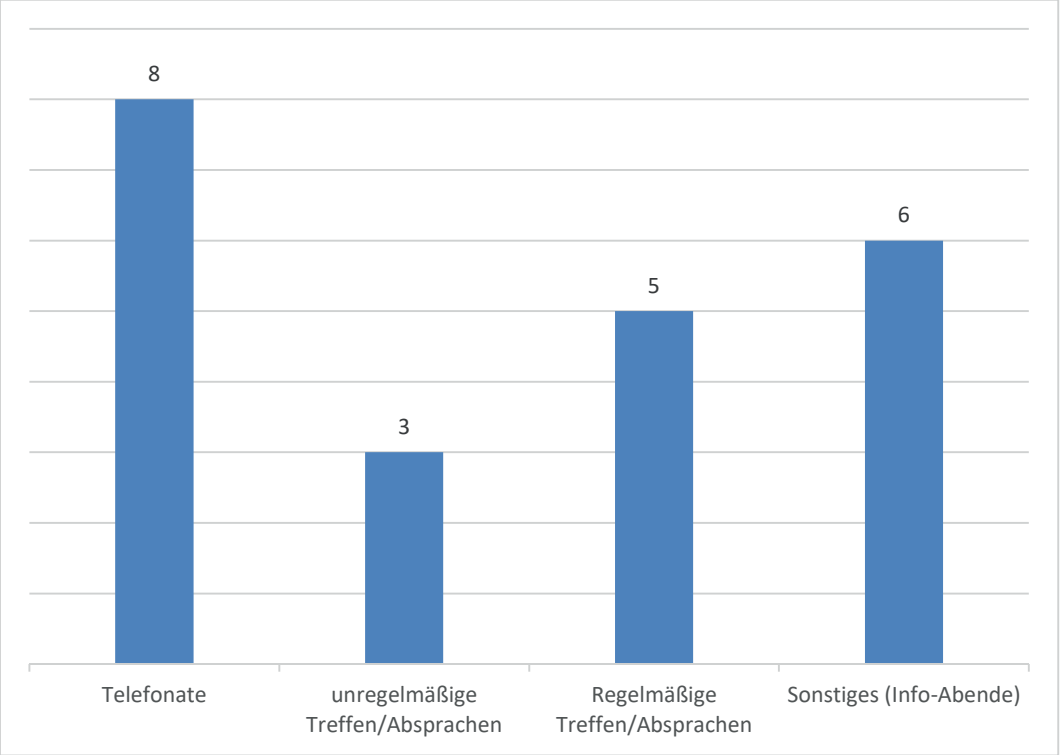
Frage 11: Mit welchen anderen Mobilitätsanbietern pflegen Sie einen Erfahrungsaustausch?

Andere Mobilitätsanbietern	**Anzahl**	**Prozent**
Träger des ÖPNV	3	9%
ehrenamtliche Fahrdienste/Mobilitätsangebote	17	49%
kommerzielle Car-Sharing-Anbieter	1	3%
Taxiunternehmen	1	3%
Keine Angaben	13	37%
SUMME:	35	100%



11a: Wenn ja, bitte beschreiben Sie kurz, wie sich der Erfahrungsaustausch gestaltet (bspw. regelmäßige Treffen, Telefonate…)[7]

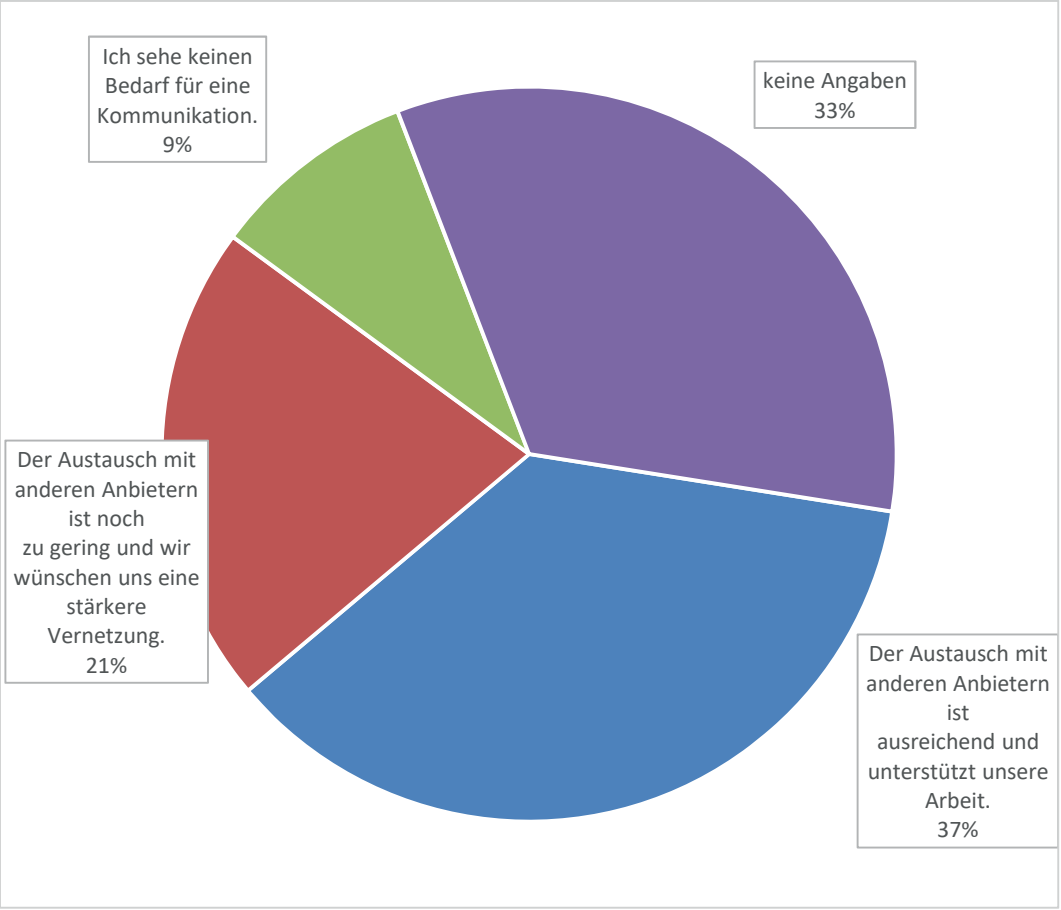
Formen des Austauschs	**Anzahl**	**Prozent**
Telefonate	8	36%
unregelmäßige Treffen/ Absprachen	3	14%
Regelmäßige Treffen/Absprachen	5	23%
Sonstiges (Info-Abende)	6	27%
SUMME	22	100%



[7] 16 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 11a keine Angaben gemacht.

11b: Wie zufrieden sind Sie mit dem Erfahrungsaustausch mit anderen Mobilitätsanbietern?

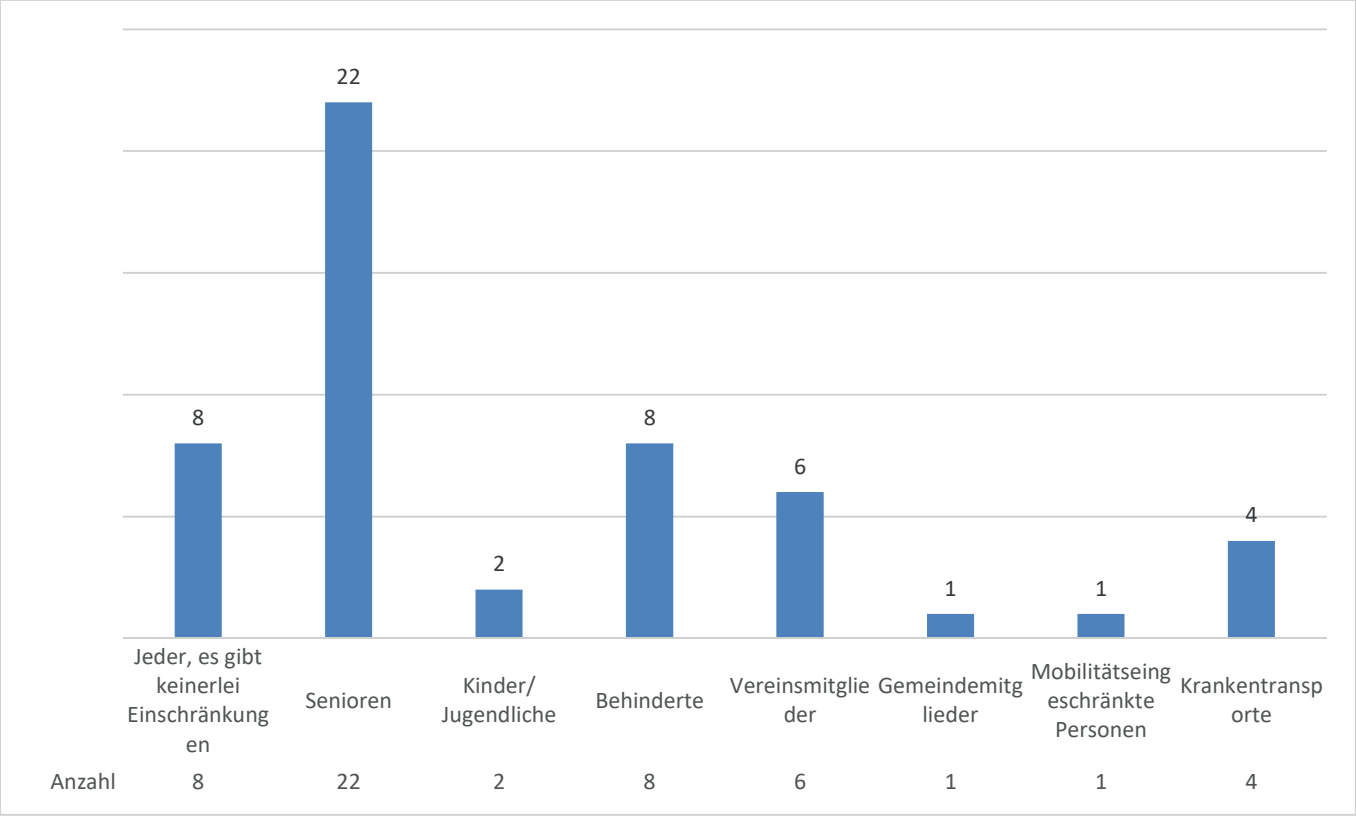
Zufriedenheit	**Anzahl**	**Prozent**
Der Austausch mit anderen Anbietern ist ausreichend und unterstützt unsere Arbeit.	12	36%
Der Austausch mit anderen Anbietern ist noch zu gering und wir wünschen uns eine stärkere Vernetzung.	7	21%
Ich sehe keinen Bedarf für eine Kommunikation.	3	9%
keine Angaben	11	33%
SUMME	33	67%



II. Zielgruppen und Nutzer/-innen

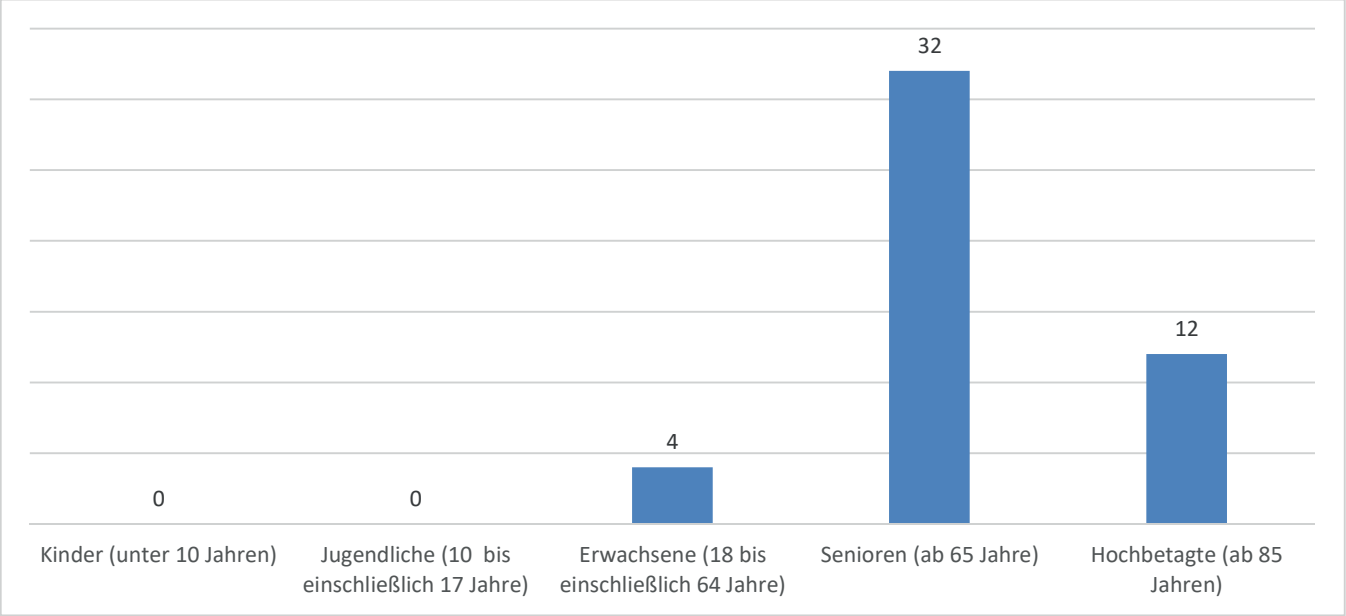
12. Wer kann das Mobilitätsangebot nutze?

Nutzertypen	**Anzahl**	**Prozent**
Jeder, es gibt keinerlei Einschränkungen	8	15%
Senioren	22	42%
Kinder/Jugendliche	2	4%
Behinderte	8	15%
Vereinsmitglieder	6	12%
Gemeindemitglieder	1	2%
Mobilitätseingeschränkte Personen	1	2%
Krankentransporte	4	8%
SUMME	52	100%



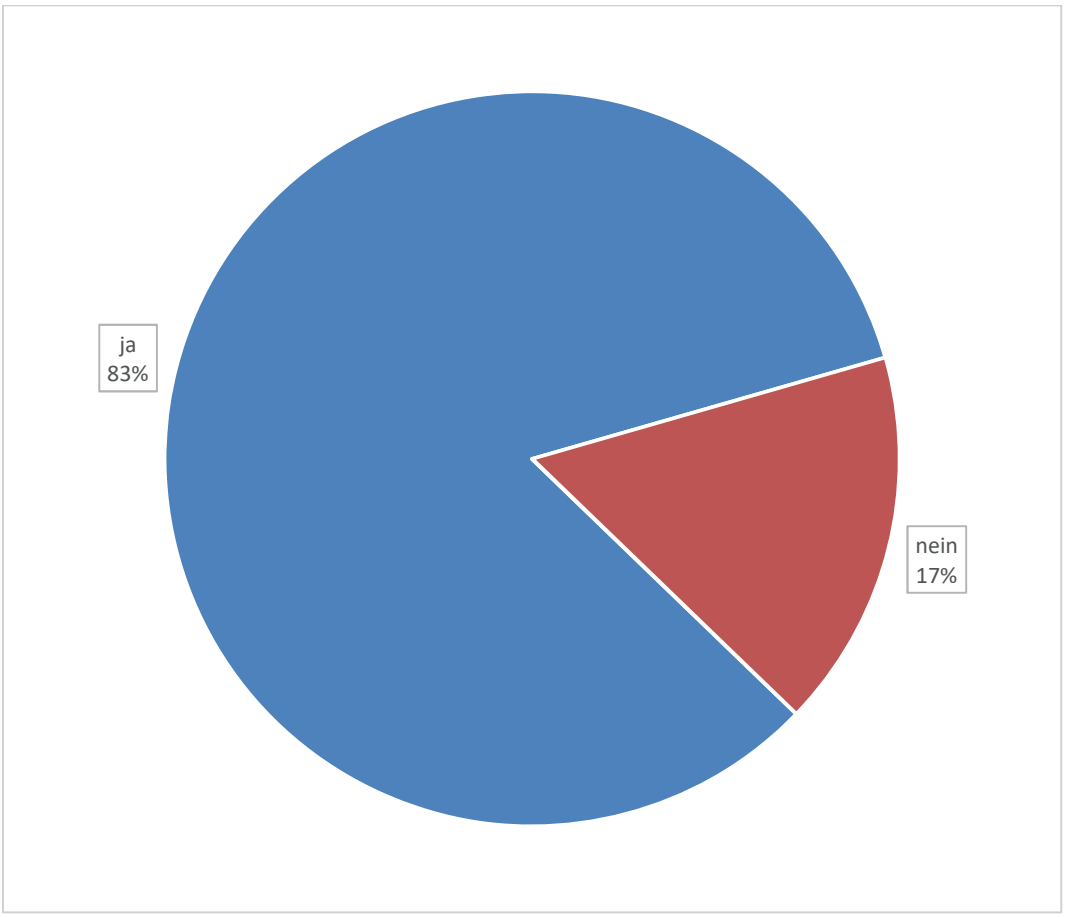
13: Von welchen Altersgruppen werden die Mobilitätsangebote überwiegend genutzt?

Altersgruppen	**Anzahl**	**Prozent**
Kinder (unter 10 Jahren)	0	0%
Jugendliche (10 bis einschließlich 17 Jahre)	0	0%
Erwachsene (18 bis einschließlich 64 Jahre)	4	8%
Senioren (ab 65 Jahre)	32	67%
Hochbetagte (ab 85 Jahren)	12	25%
SUMME	48	100%



14: Wird das Mobilitätsangebot regelmäßig von Nutzer/-innen in Anspruch genommen, die in ihrer körperlichen Mobilität eingeschränkt sind?[8]

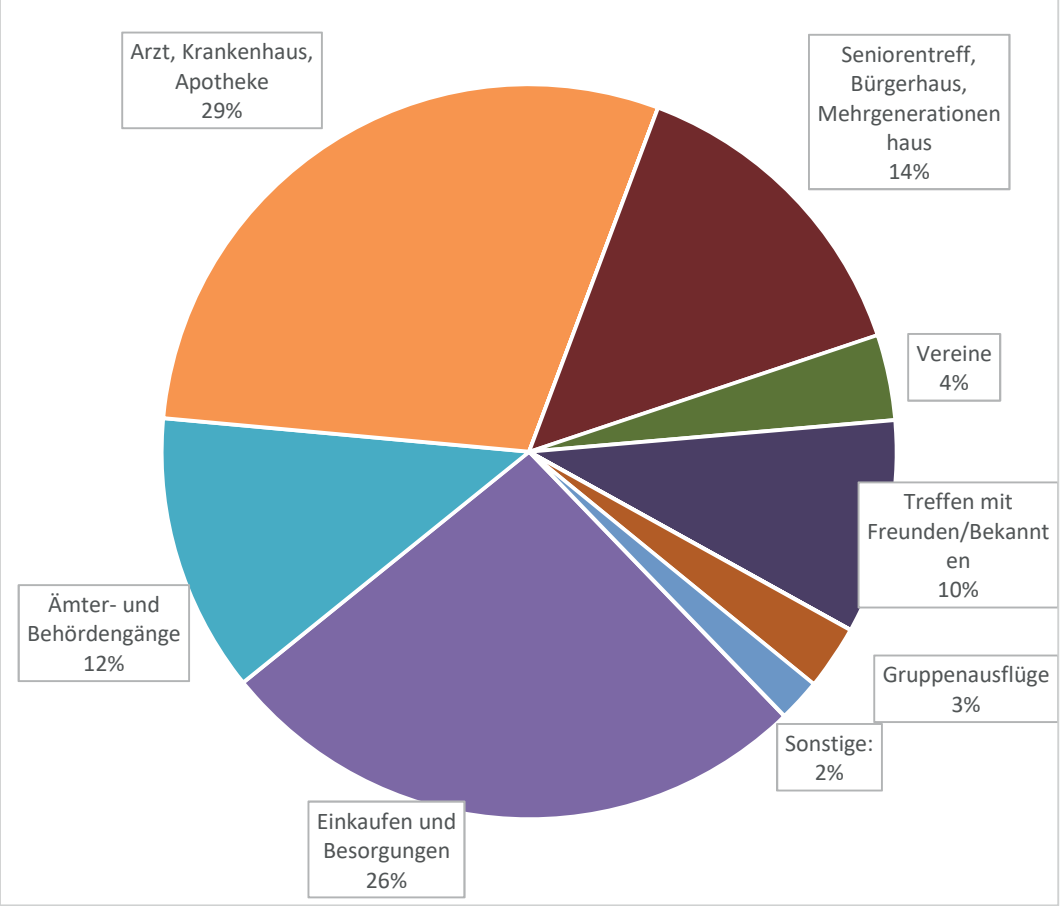
Körperliche Einschränkungen	Anzahl	Prozent
ja	25	83%
nein	5	17%
SUMME	30	100%



[8] 3 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 14 keine Angaben gemacht.

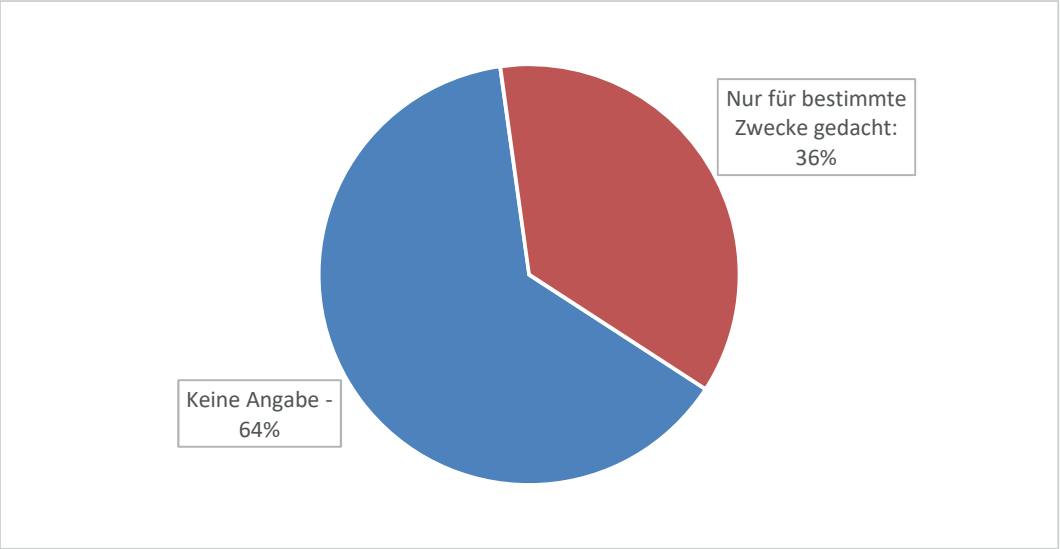
15: Für welche Zwecke wird das Angebot überwiegend genutzt?

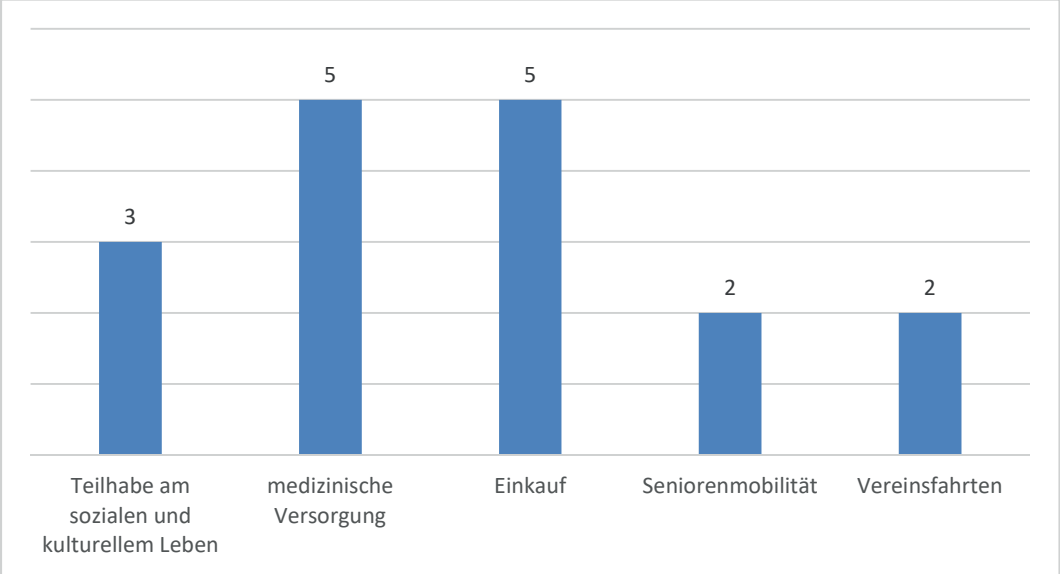
Nutzungszweck	Anzahl	Prozent
Schule	0	0%
Ausbildung, Studium	0	0%
Arbeit	0	0%
Einkaufen und Besorgungen	28	26%
Ämter- und Behördengänge	13	12%
Arzt, Krankenhaus, Apotheke	31	29%
Fitnessstudio, Sportkurs, o. ä.	0	0%
Seniorentreff, Bürgerhaus, Mehrgenerationenhaus	15	14%
Vereine	4	4%
Treffen mit Freunden/Bekannten	10	9%
Gäste, Tourismus	0	0%
Gruppenausflüge	3	3%
Sonstige:	2	2%
SUMME	106	100%



15a: Ist der Dienst nur für bestimmte Zwecke gedacht?

Einschränkung Nutzungszwecke	**Anzahl**	**Prozent**
Keine Angabe -	21	64%
Nur für bestimmte Zwecke gedacht:	12	36%
SUMME	33	100%
Antwortkategorien - offene Fragestellung		
Teilhabe am sozialen und kulturellem Leben	3	18%
medizinische Versorgung	5	29%
Einkauf	5	29%
Seniorenmobilität	2	12%
Vereinsfahrten	2	12%
SUMME	17	100%

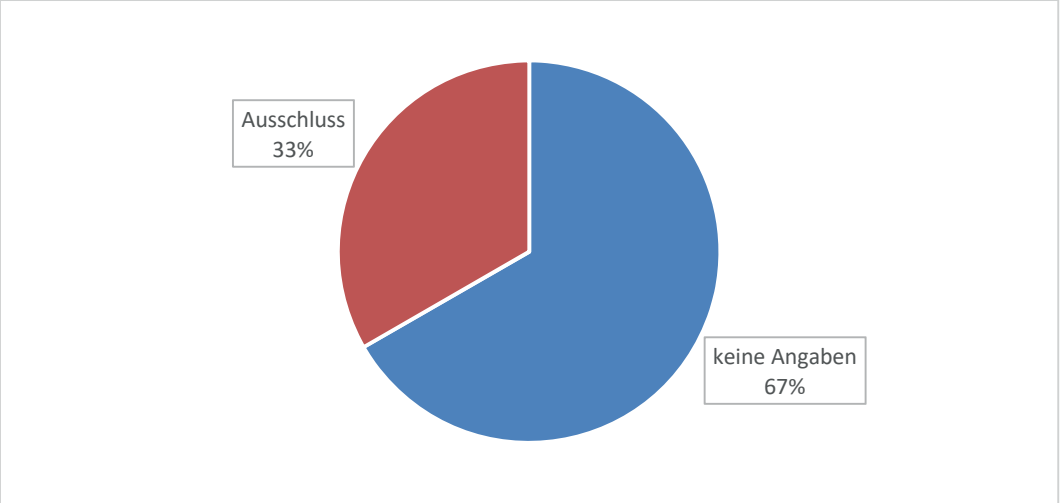


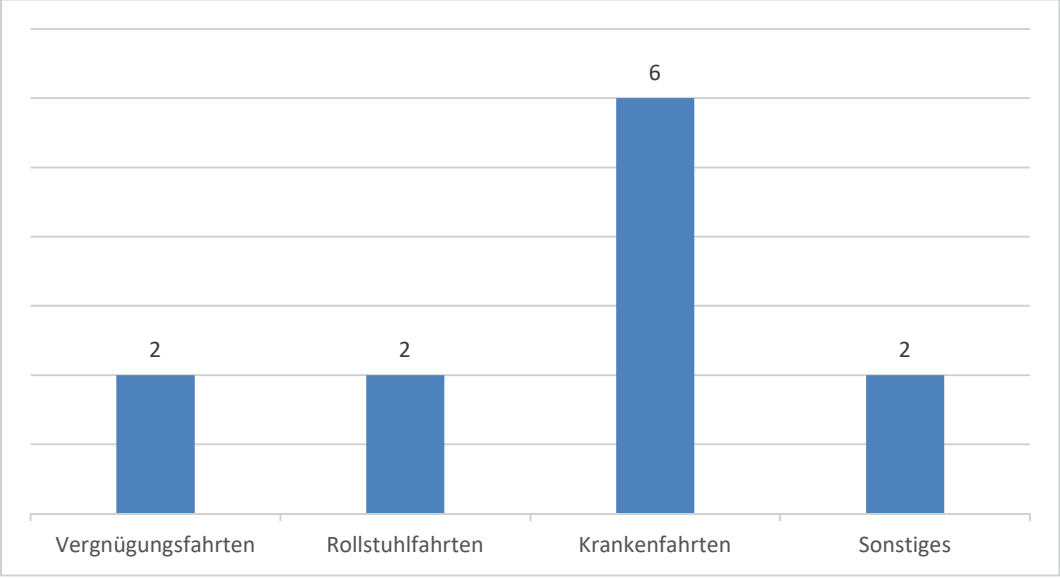


15b: Sind bestimmte Zwecke ausgeschlossen?

Ausschluss Nutzungszwecke	**Anzahl**	**Prozent**
keine Angaben	22	67%
Ausschluss	11	33%
SUMME	33	100%

Offene Antworten		
Vergnügungsfahrten	2	17%
Rollstuhlfahrten	2	17%
Krankenfahrten	6	50%
Sonstiges	2	17%
SUMME	12	100%



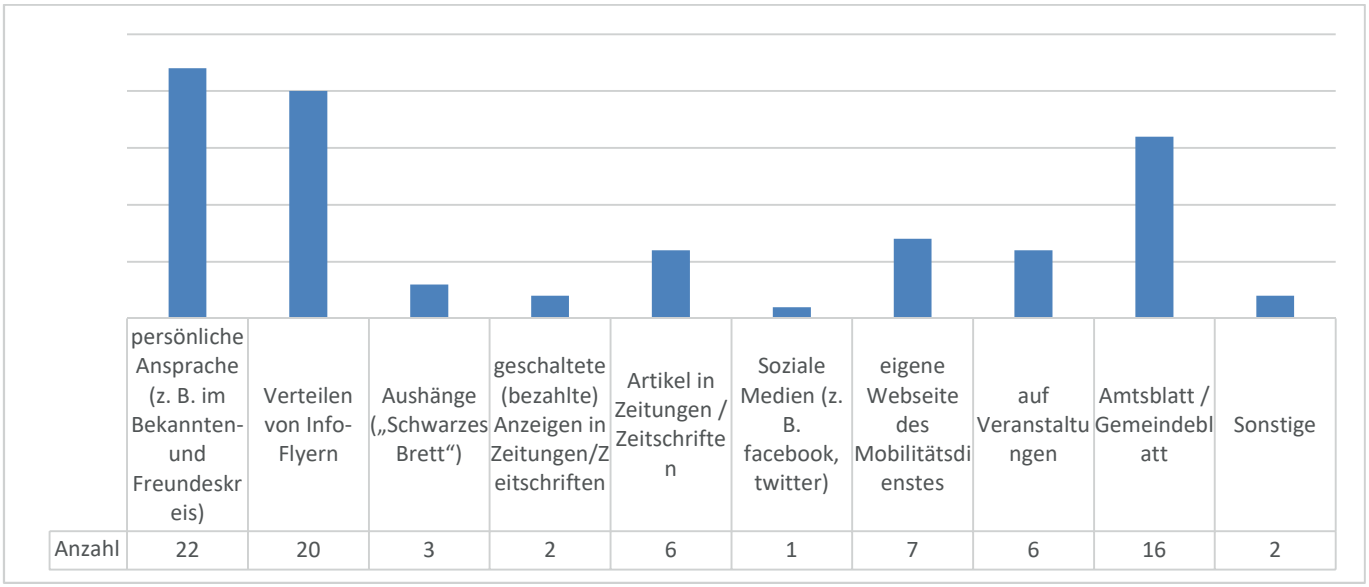


16: Nutzungsintensität

Nutzungsintensität	Summe	Angaben Gesamt	Durschnitt
16a) Wie viele Fahrten werden durchschnittlich im Jahr getätigt? (Hin- und Rückfahrten zählen jeweils als Einzelfahrten) *Angaben in km/Jahr*	21.462,00	28	766,50 km/Jahr
16b) Wie viele Personen werden durchschnittlich im Jahr befördert? *Angaben in Personen/Jahr*	12.857,50	27	476,20 Personen/Jahr
16c) Wie viele Personen werden durchschnittlich pro Fahrt befördert? *Angaben in Personen/Fahrt*	39,10	27	1,45 Personen/Fahrt
16d) Wie viele Kilometer werden durchschnittlich im Jahr gefahren? *Angaben in km/Jahr*	212.928,00	24	8.872,00 km/Jahr

17: Über welche Werbekanäle werden potenzielle Fahrgäste angesprochen?[9]

Werbekanal	**Anzahl**	**Prozent**
persönliche Ansprache (z. B. im Bekannten- und Freundeskreis)	22	26%
Verteilen von Info-Flyern	20	24%
Aushänge („Schwarzes Brett“)	3	4%
geschaltete (bezahlte) Anzeigen in Zeitungen/Zeitschriften	2	2%
Artikel in Zeitungen / Zeitschriften	6	7%
Soziale Medien (z. B. facebook, twitter)	1	1%
eigene Webseite des Mobilitätsdienstes	7	8%
auf Veranstaltungen	6	7%
Amtsblatt / Gemeindeblatt	16	19%
Sonstige	2	2%
SUMME	85	100%

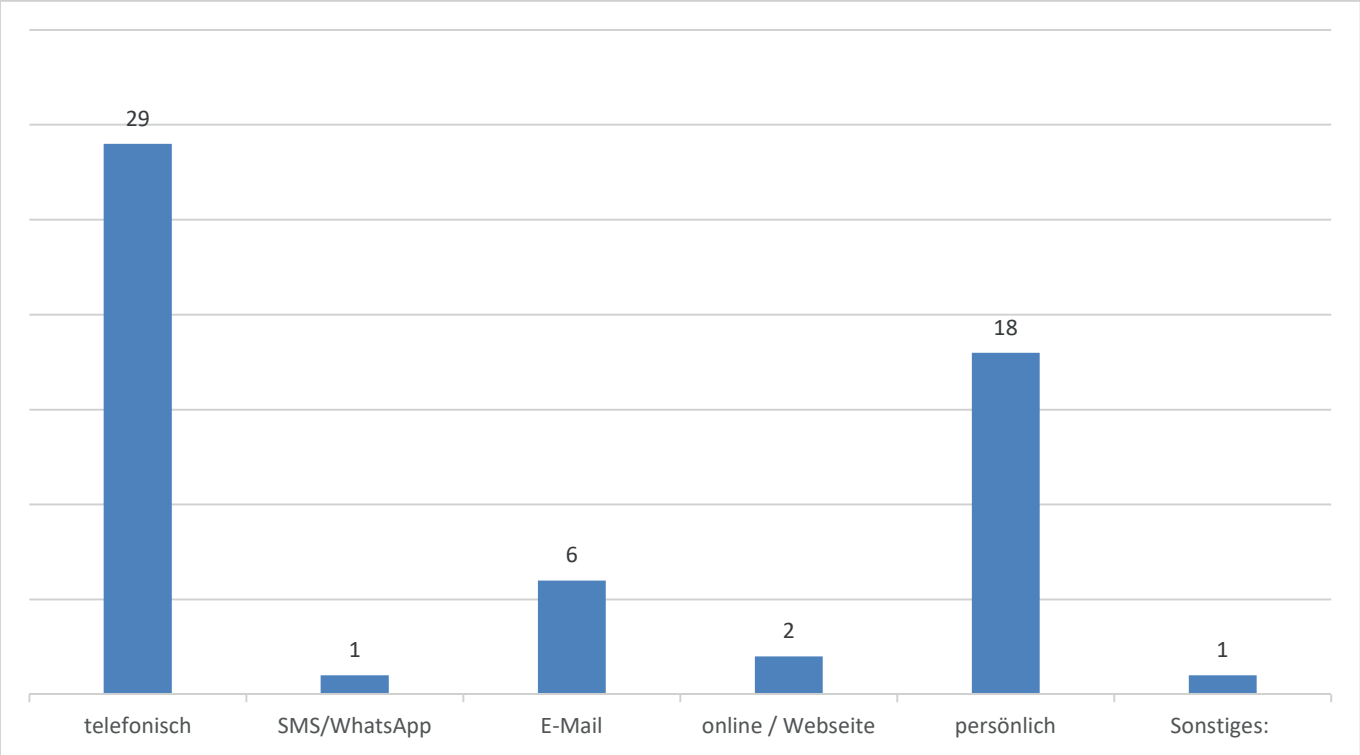


[9] 2 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 17 keine Angaben gemacht.

IV. Fahrtenanmeldung und -organisation

18: Wie kann man einen Fahrtenwunsch anmelden?[10]

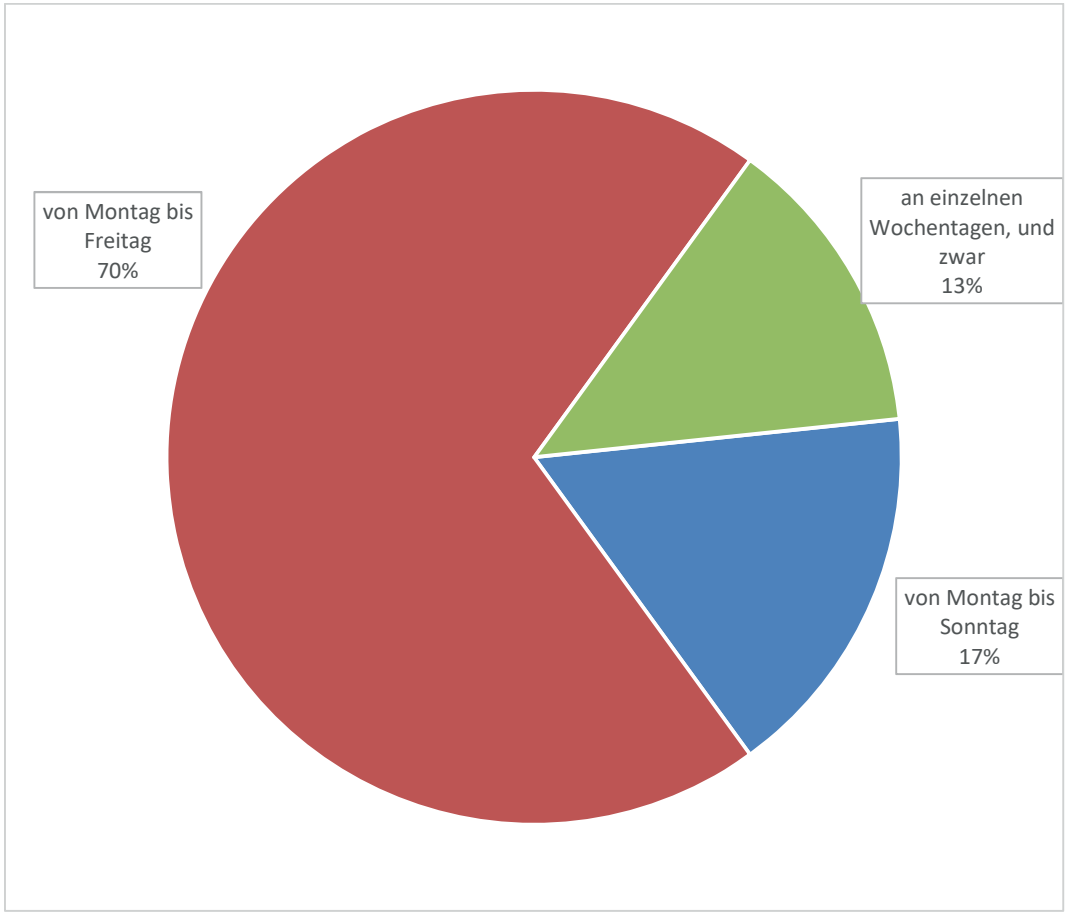
Anmeldung Fahrtwunsch	**Anzahl**	**Prozent**
telefonisch	29	51%
SMS/WhatsApp	1	2%
E-Mail	6	11%
online / Webseite	2	4%
persönlich	18	32%
Sonstiges:	1	2%
SUMME	57	100%



[10] Einer von 33 Fahrdiensten hat zu Frage 18 keine Angaben gemacht.

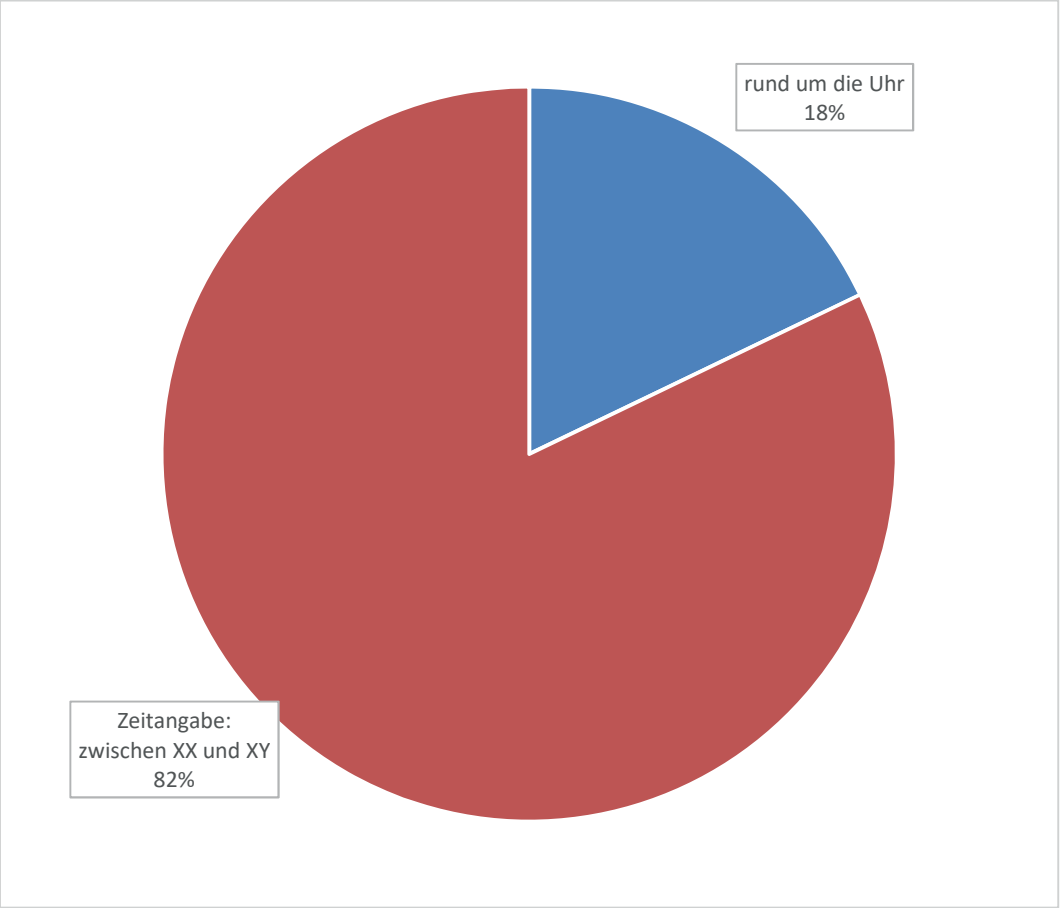
19a: An welchen Tagen kann man einen Fahrtwunsch anmelden?

Tage	Anzahl	Prozent
von Montag bis Sonntag	5	17%
von Montag bis Freitag	21	70%
an einzelnen Wochentagen, und zwar	4	13%
SUMME	30	100%



19b: Zu welchen Uhrzeiten kann man einen Fahrtenwunsch anmelden?[11]

Anmeldezeitraum	**Anzahl**	**Prozent**
rund um die Uhr	5	18%
Zeitangabe: zwischen XX und XY	23	82%
SUMME	28	100%

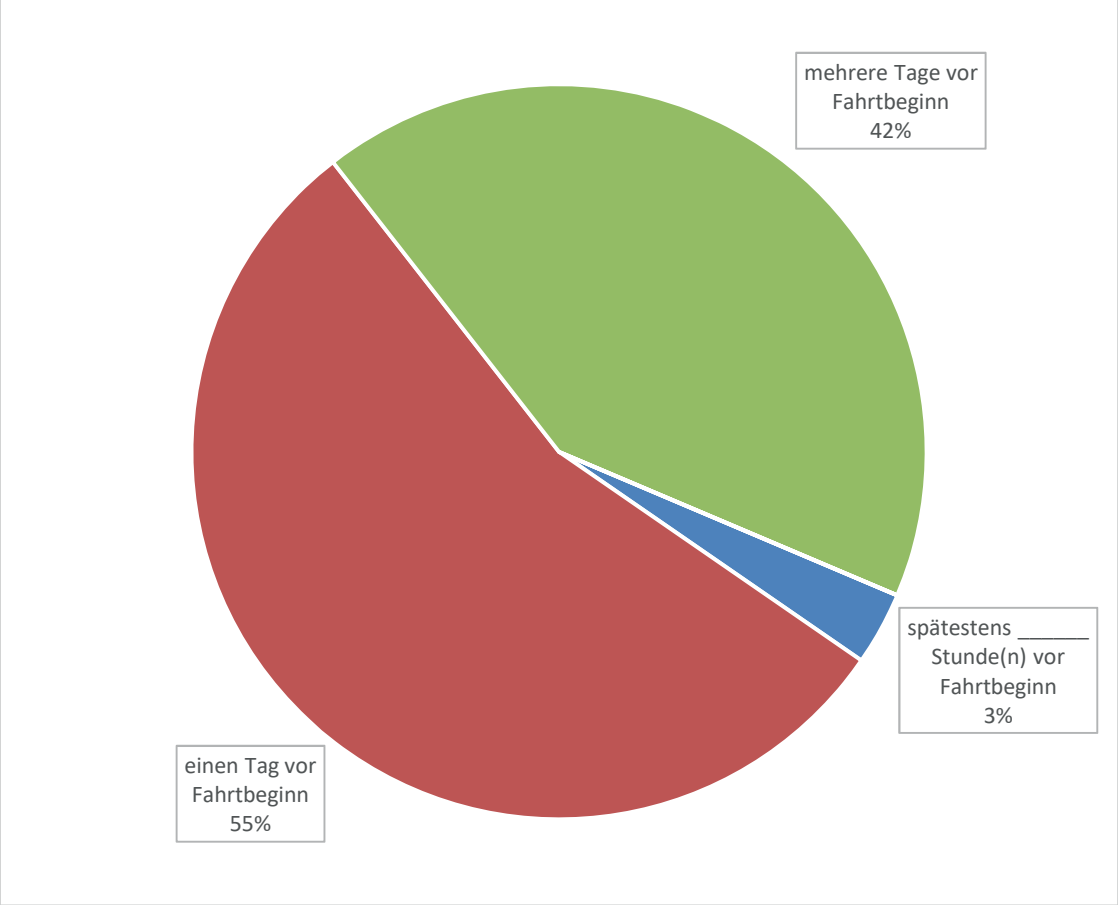


[11] 5 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 19b keine Angaben gemacht.

19c: Mit wie viel Vorlauf muss die Anmeldung eines Fahrtenwunsches erfolgen, damit er realisiert werden kann?[12]

Vorlauf	Anzahl	* Durchschnittl. Stundenangabe	Prozent
spätestens ___ Stunde(n) vor Fahrtbeginn[13]	1	8	3%
einen Tag vor Fahrtbeginn	17		55%
mehrere Tage vor Fahrtbeginn	13		42%
eine Woche vor Fahrtbeginn	0		0%
SUMME	31		100%

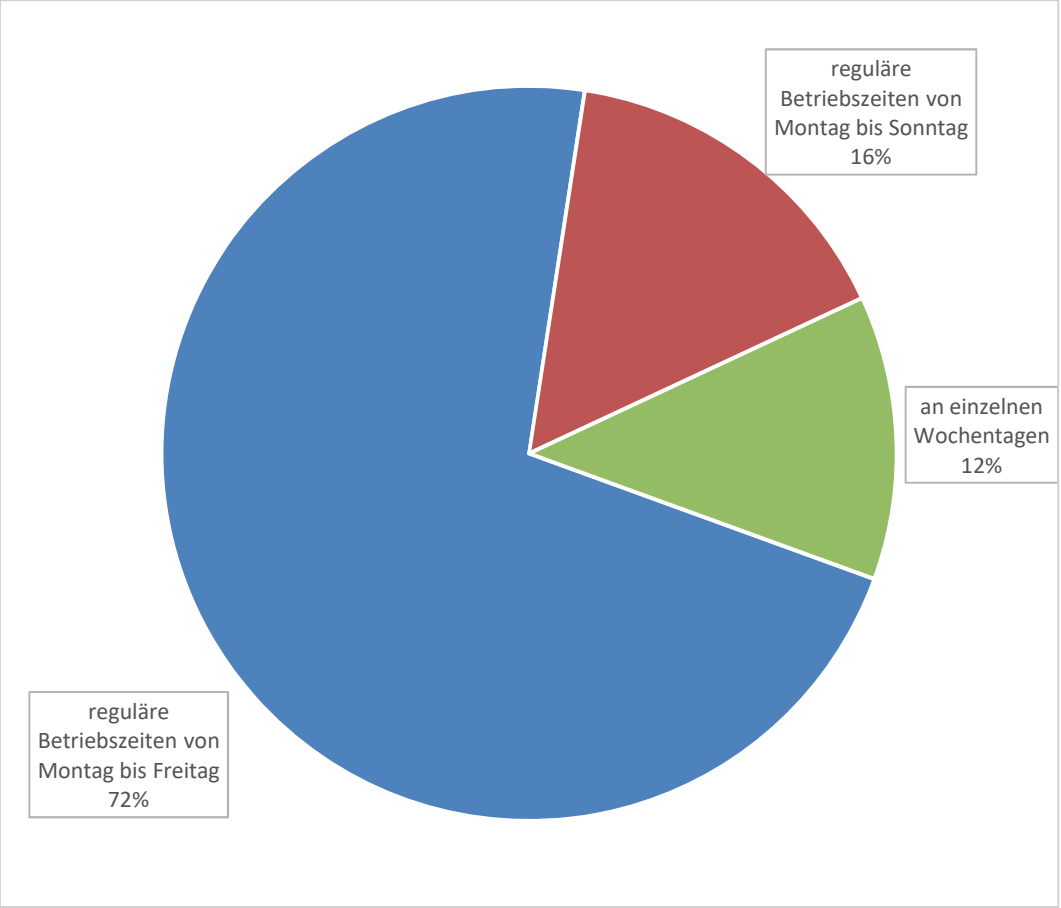
* bezieht sich nur auf die Antwortmöglichkeit 1



[12] 2 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 19c keine Angaben gemacht.
[13] Details zu den Angaben: siehe Komobil_Auswertung_Fragebogen_Stand_20180109_Ergänzungen-KRE_180212.xlsx Frage 19c)

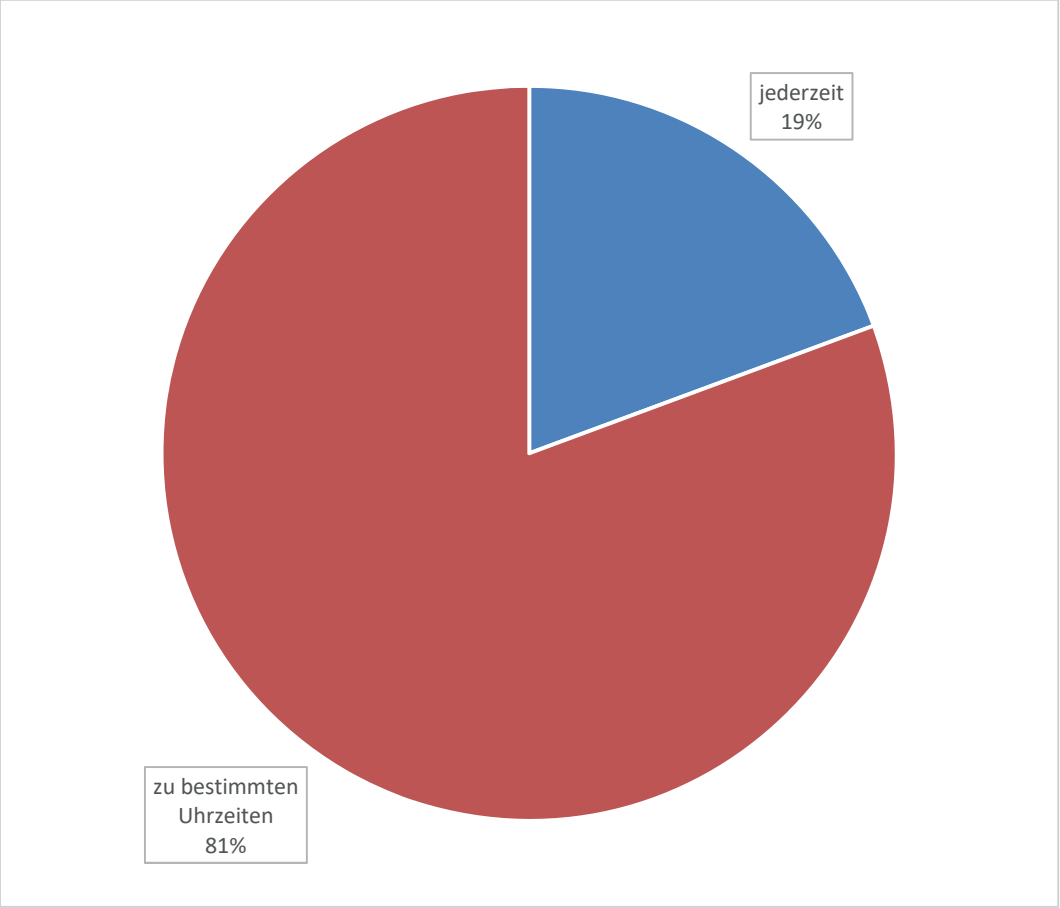
20a: An welchen Tagen kann das Angebot genutzt werden?

Nutzungszeiten Tage	Anzahl	Prozent
reguläre Betriebszeiten von Montag bis Freitag	23	72%
reguläre Betriebszeiten von Montag bis Sonntag	5	16%
an einzelnen Wochentagen	4	13%
SUMME	32	100%



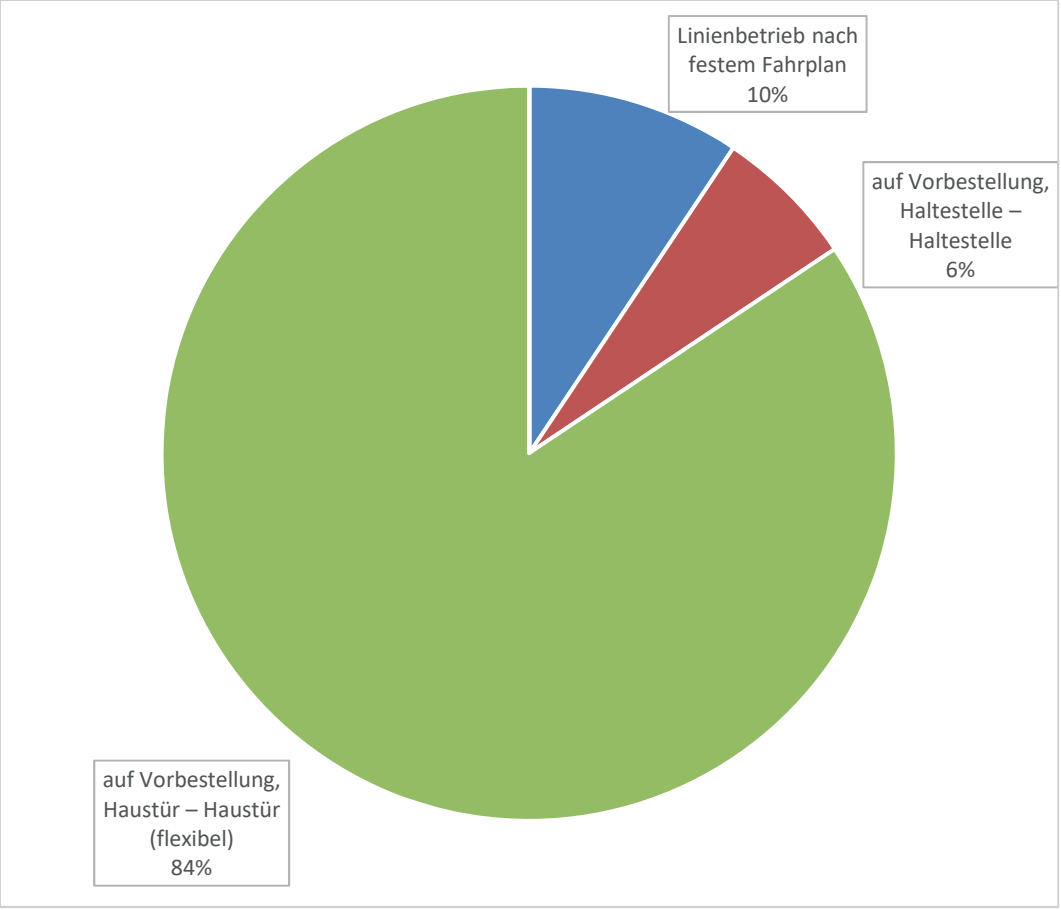
20b: Zu welchen Uhrzeiten kann der Fahrdienst genutzt werden?

Nutzungszeiten Uhrzeit	**Anzahl**	**Prozent**
jederzeit	6	18%
zu bestimmten Uhrzeiten	25	76%
keine Angabe	2	6%
SUMME	33	100%



21: Welche Bedienform weist das Angebot auf?[14]

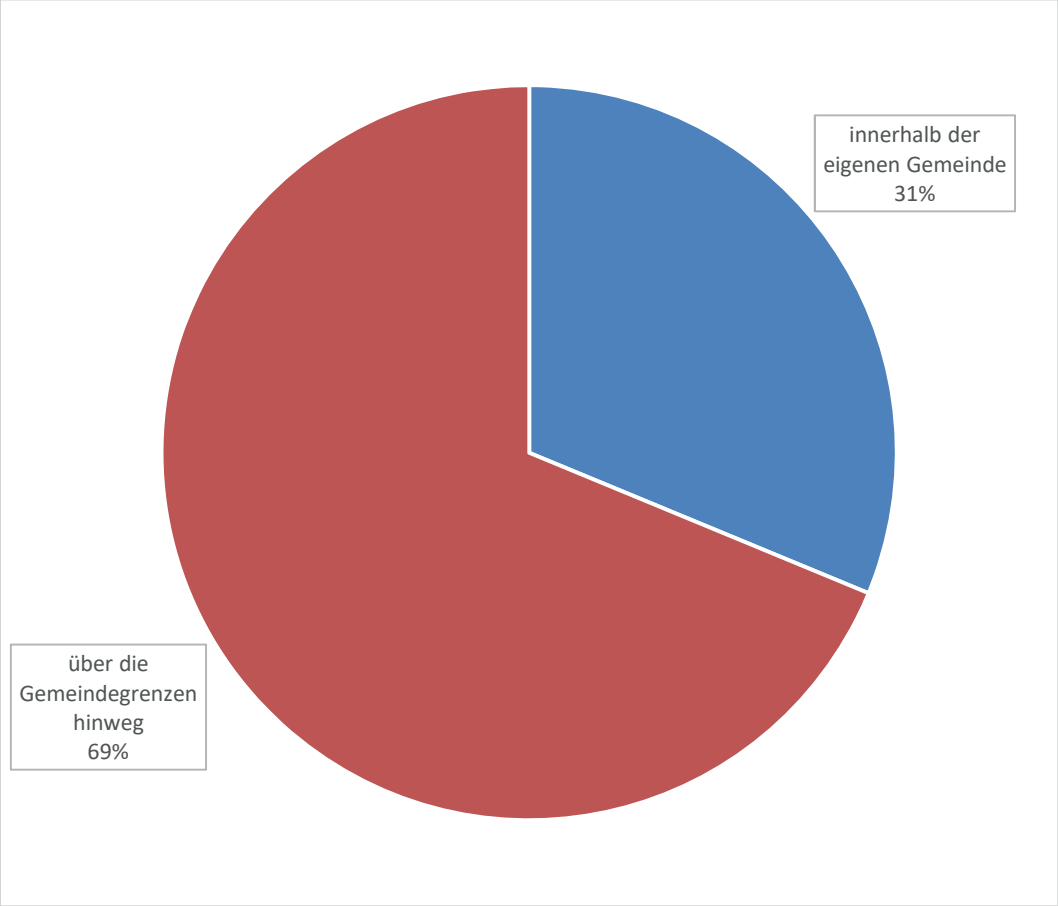
Bedienform	Anzahl	Prozent
Linienbetrieb nach festem Fahrplan	3	9%
auf Vorbestellung, Haltestelle – Haltestelle	2	6%
auf Vorbestellung, Haustür – Haustür (flexibel)	27	84%
auf Vorbestellung, Haustür – Haltestelle / Haltestelle – Haustür (Fahrt muss an Haltestelle beginnen oder enden)	0	0%
Sonstige:	0	0%
SUMME	32	100%



[14] Einer von 33 Fahrdiensten hat zu Frage 21 keine Angaben gemacht.

22: In welchem Gebiet ist das Mobilitätsangebot nutzbar?[15]

Gebiet	Anzahl	Prozent
innerhalb der eigenen Gemeinde	10	31%
über die Gemeindegrenzen hinweg	22	69%
SUMME	32	100%



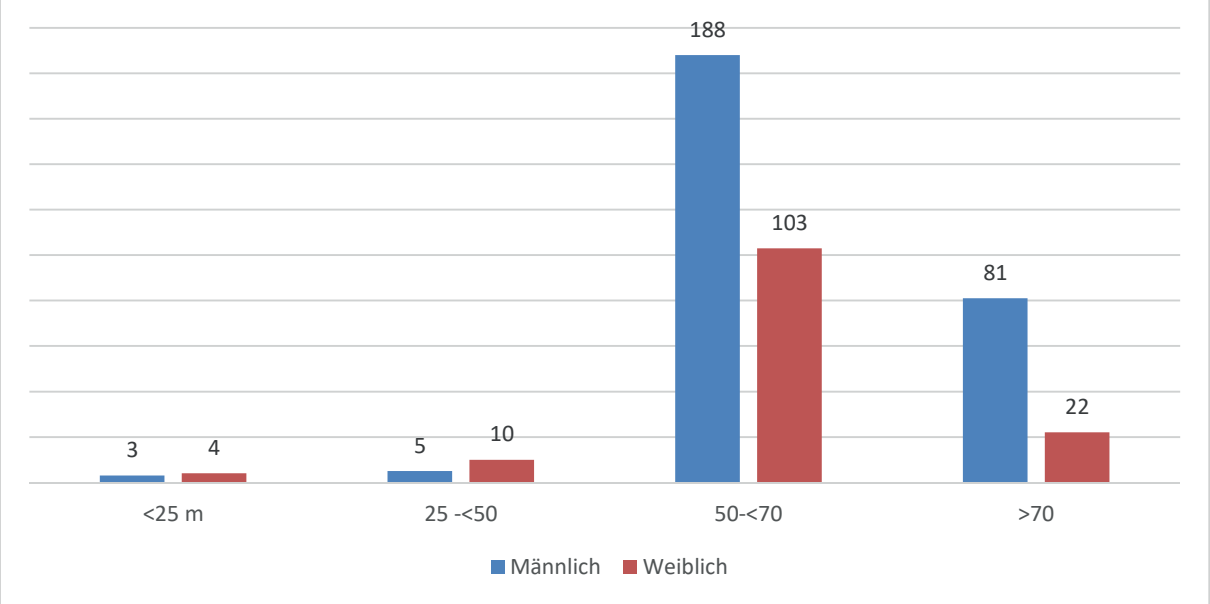
[15] Einer von 33 Fahrdiensten hat zu Frage 22 keine Angaben gemacht.

V. Mitarbeitende und ehrenamtlich tätige Personen

23: Wie viele Ehrenamtlichen Fahrer/-innen sind derzeit aktiv im Mobilitätsangebot tätig – aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Altersspanne?[16]

	Männlich	Weiblich	SUMME	Prozent Alter
<25 m	3	4	7	2%
25 -<50	5	10	15	4%
50-<70	188	103	291	70%
>70	81	22	103	25%
SUMME	277	139	416	100%
Prozent Geschlecht	67%	33%	100%	

Durchschnittliche Anzahl der Fahrer pro Fahrdienst 14,3



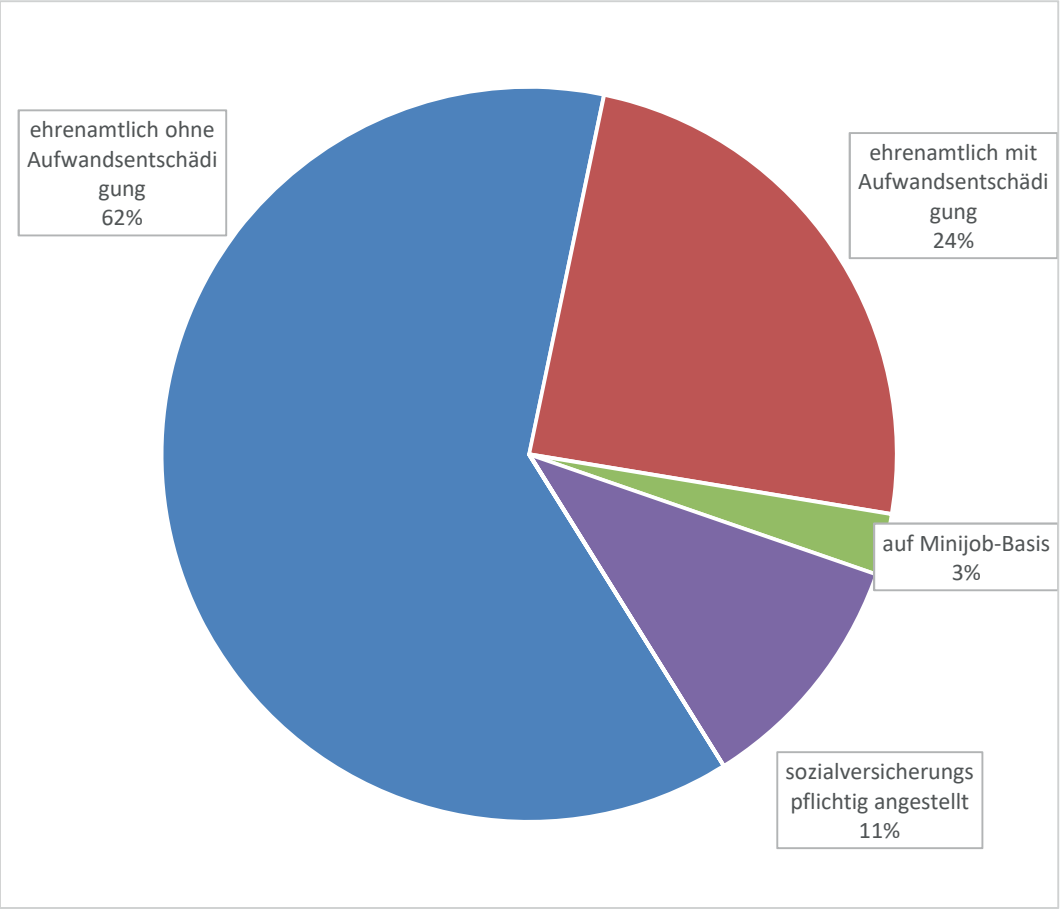
24: Wie viele Fahrer/-innen waren bei der Gründung des Mobilitätsangebotes aktiv?[17]

Durchschnittliche Anzahl an Fahrern bei der Gründung	**10,0**

[16] 4 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 23 keine Angaben gemacht.
[17] 8 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 24 keine Angaben gemacht.

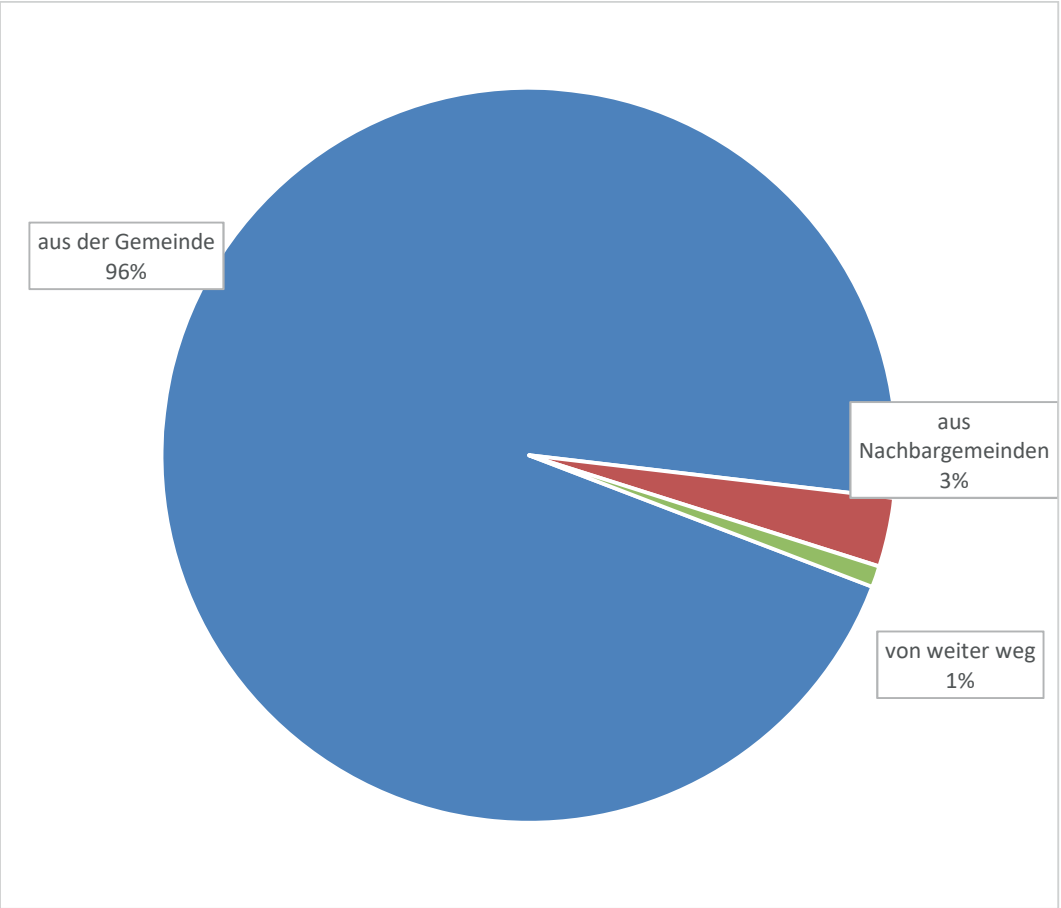
25: Wie werden die Mitarbeiter/-innen entlohnt?

Entlohnungsart	Anzahl	Prozent
ehrenamtlich ohne Aufwandsentschädigung	23	62%
ehrenamtlich mit Aufwandsentschädigung	9	24%
auf Minijob-Basis	1	3%
sozialversicherungspflichtig angestellt	4	11%
Sonstige:	0	0%
SUMME	37	100%



26: Woher kommen die ehrenamtlichen Fahrer?[18]

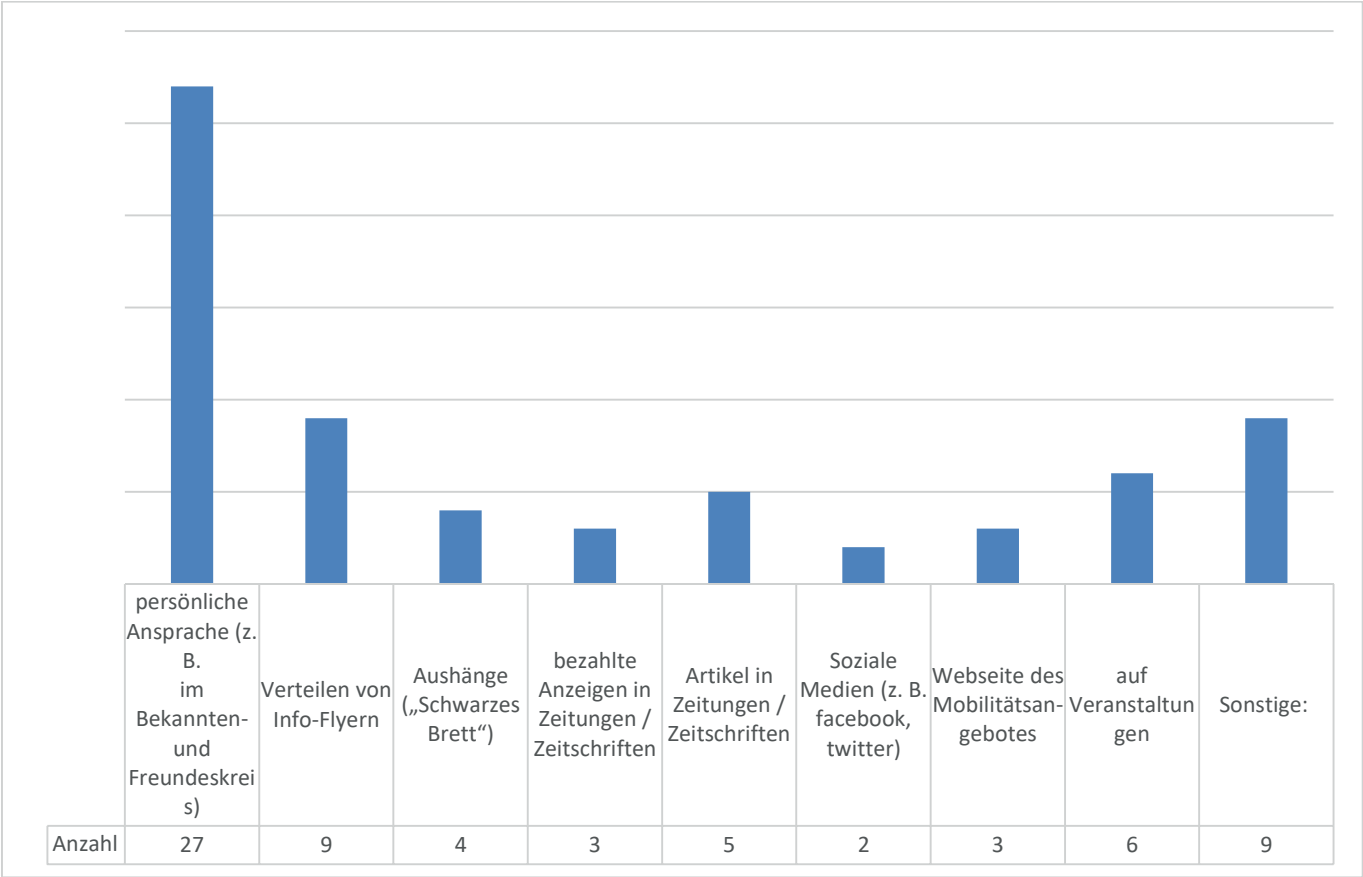
Herkunft Fahrer	**Durchschn. Prozentangaben**
aus der Gemeinde	96%
aus Nachbargemeinden	3%
von weiter weg	1%



[18] Antworten wurden beim Ausfüllen des Fragebogens bereits in Prozentangaben gemacht.

27: Auf welche Weise werden am häufigsten neue Mitwirkende (z.B. Fahrer/-innen, Organisator/-innen für das Mobilitätsangebot gewonnen?[19]

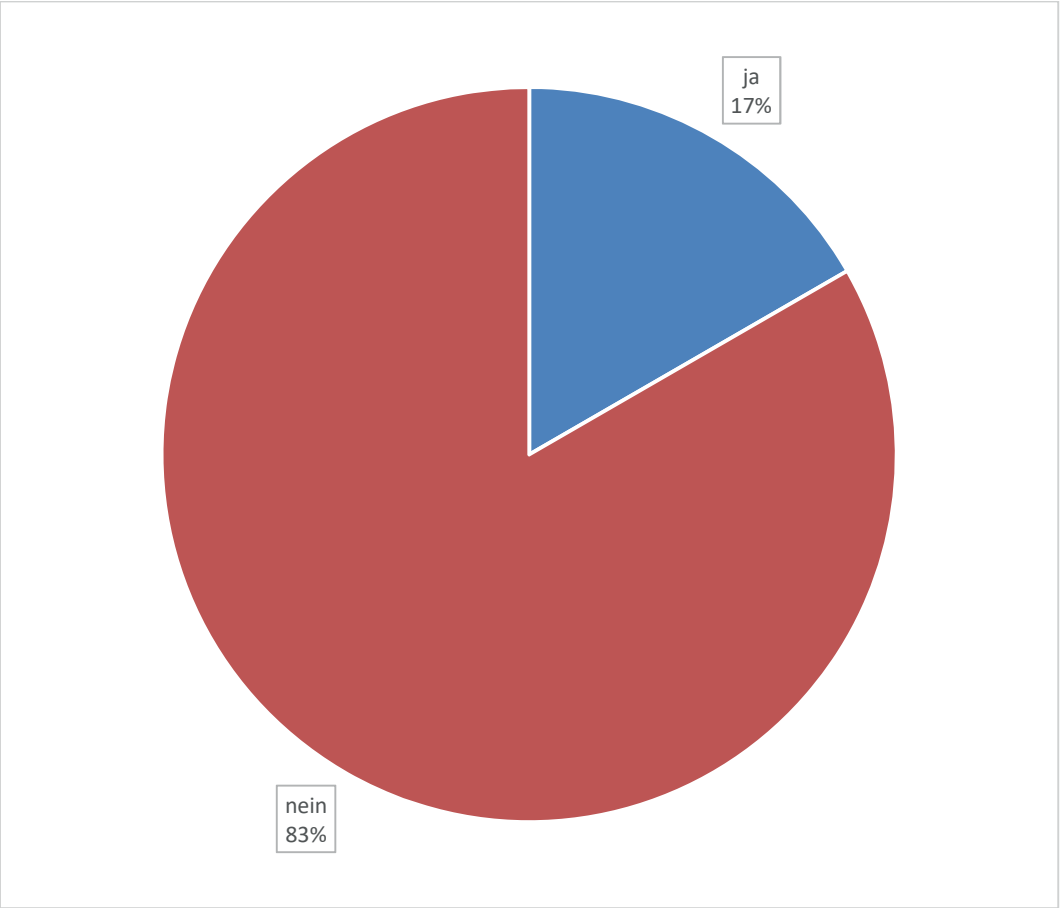
Art der Mitarbeitergewinnung	**Anzahl**	**Prozent**
persönliche Ansprache (z. B. im Bekannten- und Freundeskreis)	27	40%
Verteilen von Info-Flyern	9	13%
Aushänge („Schwarzes Brett“)	4	6%
bezahlte Anzeigen in Zeitungen / Zeitschriften	3	4%
Artikel in Zeitungen / Zeitschriften	5	7%
Soziale Medien (z. B. facebook, twitter)	2	3%
Webseite des Mobilitätsangebotes	3	4%
auf Veranstaltungen	6	9%
Sonstige:	9	13%
SUMME	68	100%



[19] 2 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 27 keine Angaben gemacht.

28: Sind bei Ihrem Mobilitätsangebot auch Personen hauptamtlich tätig?[20]

Hauptamtliche Personen tätig	Anzahl	Prozent
ja	5	17%
nein	25	83%
SUMME	30	100%



[20] 3 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 28 keine Angaben gemacht.

29: Bekommt der Mobilitätsdienst Unterstützung von außen?[21]

Unterstützung von außen	Anzahl	Prozent
vom Kreis	0	0%
von der Kommune	13	50%
von anderen (bspw. Sponsoren, Firmen, …), nämlich:	10	38%
Sonstige:	3	12%
SUMME	26	100%



[21] 17 von 33 Fahrdiensten haben zu Frage 29 keine Angaben gemacht.

Teil 2 der Auswertung (durch pakora.net):
„Freitextantworten und Ergänzungen im Fragebogen“

Die nachfolgende Auswertung befasst sich mit denjenigen Fragen, die nicht rein zahlenmäßig oder als Multiple-Choice beantwortet werden konnten bzw. bei denen eine Kombination aus Multiple-Choice und Freitext-Antworten möglich war.

I. Charakterisierung des Mobilitätsangebotes

Frage 2

Die **Frage 2** nach dem Datum der Betriebsaufnahme der Mobilitätsanbieter zeigt, dass zwar schon seit über 15 Jahren ehrenamtliche Mobilitätsangebote in der Region existieren, gerade in den letzten Jahren aber ein erheblicher Zuwachs an Anbietern zu verzeichnen ist.

Es lässt sich jedoch kein Zusammenhang zwischen Gründungsjahr und Initiator („… anfangs nur Vereine/Private, später eher Gemeinden“ o.ä.) oder Betriebstyp belegen.

Übersicht: Jahr der Betriebsaufnahme

2003 und früher	4
2004-2006	2
2007-2009	2
2008-2010	2
2011-2013	7
2014-2016	6
2015-2017	13

Frage 3: Warum wurde das Mobilitätsangebot gegründet?

Die Antworten auf die Motivation zur Gründung des Mobilitätsangebots lassen sich grob in die drei Bereiche „Wünsche aus der Bevölkerung“ (6x) „Mangelndes Mobilitäts-/ÖPNV-Angebot“ (10x) und „Soziale/caritative Gründe“ (17x) einordnen, wobei es einige Überschneidungen gibt bzw. von einzelnen Anbietern mehrere dieser Gründe genannt wurden.

„Wünsche aus der Bevölkerung“

- Wunsch der Bevölkerung
- Bedarf
- weil Bedarf erkannt wurde
- Der Bedarf war ok
- Der Wunsch unserer älteren Mitbürger bestand schon lange, da vor allem die fahrenden Ehemänner
- starben
- Nachfrage nach der Einrichtung eines "Fahrdienstes" im Ort verstärkt

„Mangelndes Mobilitäts-/ÖPNV-Angebot“

- mangelnde ÖPNV-Anbindung
- Um die Teilorte besser einzubinden, da Busverkehr der hvg (lok. Anbieter) zu wenig war
- fehlende öffentliche Anbindung – ÖPNV
- Große Fläche mit vielen Teilorten ohne ÖPNV-Anbindung.
- Keine Alternativen f. Senioren f. Arztbesuche/Einkäufe

- Als Ergänzung zum ÖPNV
- nur sehr begrenzte Busverbindung
- Mangelnde ÖPNV-Dichte
- als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Personennahverkehr
- da kein passendes Mobilitätsangebot für Senioren vorhanden war mit sozialer Anbindung
- Die topographische Lage d. Gemeinde, demographische Entwicklung,
- vorhandene Entfernungen

„Soziale/caritative Gründe“

- Um SeniorInnen ab 60 sowie mobilitätseingeschränkten Bürgern, denen eine Fahrt mit ÖPNV
- nicht möglich ist, etwas Mobilität zu geben
- Weil es ältere Menschen gibt, die keine Möglichkeiten haben selber zu fahren
- und der ÖPNV zu unflexibel ist
- Um Senioren Fahrten zu Arztbesuchen und zum Einkaufen zu ermöglichen,
- wenn keine Verwandten verfügbar sind
- Im Rahmen unserer Tätigkeit als Selbsthilfegruppe bieten wir neben Hilfen im Haushalt,
- Gartenarbeiten, Begleitung auch Fahrdienst mit Begleitung an.
- Um Rollstuhlfahrern die Teilnahme am öffentlichen Leben zu vereinfachen
- Damit Menschen mit körperlichen Einschränkungen am öffentl. Leben teilhaben können
- Zur Unterstützung der in der Gemeinde lebenden Senioren
- Unterstützung der örtl. Seniorenarbeit
- Dienstleistung für Senioren
- Für ältere und alleinstehende Personen
- Das Angebot der Fahrdienste findet innerhalb des Vereins statt und umfasst die Landkreise AA,
- HDH und DLG. Vorw. Fahrdienste für eigene Vereinsangehörige
- als zusätzliches Angebot des Vereins
- Um älteren und bewegungseingeschränkten Menschen
- die Teilnahme am Leben zu ermöglichen
- Damit wir unsere Mitglieder zu Hause abholen und wieder
- vor der eigenen Haustüre aussteigen lassen können
- Bedarf an Mobilität für ältere Bürger, die nicht mehr in der Lage sind selbst PKW zu fahren.
- Hilfsbedürftige mit körperl. Einschränkungen.
- Arztfahrten, Bes.-Fahrten, Seniorentreffs, Einkäufe etc.
- Um älteren Menschen Mobilität zu verschaffen
- Sicherung Mobilität für Senioren

Frage 4: Wer initiierte das Mobilitätsangebot?

In 9 von 33 Fällen wurde die Gemeinde benannt (dabei 3x ein Bürgermeister namentlich als Initiator), 9 x mal ein Verein bzw. dessen Vorstand (hier werden 2 Initiatoren namentlich benannt), zusätzlich gab es verschiedene Zusammenschlüsse mehrerer Initiatoren und diverse Einzelfälle.

Zusammen mit den „Einzelfällen“ werden bei insgesamt 7 von 33 Mobilitätsanbietern bestimmte Einzelpersonen als Initiatoren benannt.

5 Anbieter haben diese Frage nicht beantwortet.

Kommunen

- Gemeinde (6x)
- Gemeinderat + Gemeindeverwaltung
- Gemeindeverwaltung, BM Gert-Günter Schulz
- BM Jochen König
- BM Hahn, GR Wehlers

Vereine

- BM a. D, Thomas Dörr, Vorsitzender des DRK-Ortsvereins Schwäbischer Wald
- Johannes Zengele und andere Vereinsmitglieder
- Förderverein
- Verein "Älter werden in Lautern" Miteinander - Füreinander
- Vorstand und Ausschuss des Vereins
- Vorstandschaft
- Vorstand
- DRK-Ortsgruppe Mutlangen
- Der Vorstand des Krankenpflegevereins

Sonstige Institutionen

- Kath. Kirchengemeinde Neresheim
- Ortsseniorenrat

Sonstige: Verbünde mehrerer Initiatoren, Bürger

- Gemeinde Bartholomä und ev. und kath. Kirchengemeinden
- Gemeinde Abtsgmünd + Seniorenrat Abtsgmünd
- Gemeinde, Altenförderverein, DRK
- Bewohner der Kommune, ehrenamtlich Tätige im DRK
- Ein Ehrenamtlicher in Zusammenarbeit mit Amt f. Familie und Soziales, Stadtverwaltung
- Idee einer Studentin

II. Finanzierung und Netzwerke

Die Frage 11 zum Themenbereich „Erfahrungsaustausch“, der ja für das Gesamtprojekt von besonderer Bedeutung ist, beantworteten etwa ein Drittel der Befragten gar nicht, weitere nur teilweise. Von diesen wiederum wünschen sich mehr Austausch und eine stärkere Vernetzung nur 30%, was insgesamt 7 der Mobilitätsanbieter entspricht. Der bisherige Erfahrungsaustausch (Frage 11a: Wie gestaltet sich der Erfahrungsaustausch?) erfolgte überwiegend telefonisch (siehe auch die grafische Auswertung).

Die verbalen Antworten zeigen, dass hier bislang ein meist unregelmäßiger, eher sporadischer Austausch überwiegt.

Ein regelmäßiger Austausch findet vorwiegend bei denjenigen Anbietern statt, die von Vereinen und (Bürger-) Initiativen getragen werden.

In Textform wurde folgendes benannt:

- Telefonate (2x)
- Telefonate bzgl. Termin- und Fahrerkoordination
- Telefonate z. B. bei der Einrichtung, Handhabung, Fahrereinteilung etc.
- Telefonate, Austausch von Werbematerial, Organisation Fahrdiensteinteilung
- Telefonate + Treffen mit Fahrplanorganisation + Problembesprechung
- Gelegentliche Telefonate bei Abstimmungsfragen der Bürgermobildienste bei außenliegenden
- Wohnplätzen. Sporadische Treffen über den Träger der Bürgermobilfahrdienste
- Unregelmäßige Treffen und gelegentliche Telefonate
- Unregelmäßige Treffen, Teilnahme an Info-Veranstaltungen
- Unregelmäßige Absprachen mit dem Bargauer Fahrdienst des Antoniusvereins
- Regelmäßige Treffen des Helferkreises von „Senioren helfen Senioren“
- Treffen durch DRK Schwäbisch Gmünd
- Jährliche Treffen beim DRK
- Regelmäßige Treffen, Fortbildungen (Anmerkung pakora.net: Initiator dieses Angebots sind Bewohner
- der Kommune u. ehrenamtlich Tätige im DRK)
- Wir bauen auf unsere eigene 2jährige Erfahrung

Erwartungen an Komobil 2035

Die abschließende Frage 30 „Welche Erwartungen haben Sie an das Projekt KOMOBIL2035 bzw. was wünschen Sie sich?“ wurde in knapp der Hälfte (15) der ausgefüllten Fragebögen beantwortet.

Die Antworten lassen sich grob in die Bereiche

- „Vernetzung/Erfahrungsaustausch“,
- „Finanzielle/ materielle Unterstützung“ und
- „Unterstützung bei der Gewinnung Ehrenamtlicher“

unterteilen, wobei es einige Überschneidungen gibt bzw. manche Antworten mehrere dieser Bereiche betreffen.

„Vernetzung/Erfahrungsaustausch“

- Bessere Vernetzung der Fahrdienste; Austausch
- Informationsaustausch mit anderen Gruppen; Verbesserung der Parkmöglichkeit an Krankenhäusern; Info über neue Bestimmungen; Organisation und Kostenübernahme von Sanitätskursen, Fahrertraining, Fahrschul.(?)-Erneuerung u.ä.?
- Infos von anderen Projekten
- Ausbau des Angebots, Vernetzung mit anderen Anbietern, um Angebot zu erweitern und effizient
- zu gestalten
- Ideen für innovative Mobilitätslösungen; landkreisübergreifende Zusammenarbeit

„Finanzielle/materielle/organisatorische Unterstützung“

- Organisation von Austauschtreffen, Anliegen an Kreis bearbeiten (z.B. Parken vor Krankenhäusern)
- Finanzielle Unterstützung / Erweiterung der Fahrangebote / Kompetente Beratung
- Vernetzung und einfachere Wege zur Neubeschaffung eines Bürgerbusses
- Einen PKW von der Gemeinde
- Dass wir immer über finanzielle Mittel verfügen um auch Reparaturen und Ersatzbeschaffungen für unsere Einsatzfahrzeuge durchführen zu können. Am wichtigsten ist jedoch, dass wir die individuelle Mobilität in den genannten Gemeinden aufrechterhalten können.

„Unterstützung bei der Gewinnung Ehrenamtlicher“

- …dass wir immer genügend Ehrenamtliche finden, die diesen Bürgerfahrdienst gewährleisten
- Ideen und Anregungen zur Gewinnung weiterer ehrenamtlicher Fahrer
- Erwarte und wünsche mir Hilfestellung zur Gewinnung weiterer Ehrenamtlicher;
- erwarte und wünsche mir Ideen, die über das bisherige Hinausgehen. Danke!

Sonstige

- Alle Gemeinden in Ostwürttemberg sollten die Möglichkeit haben, Fahrdienste einzurichten
- Ich könnte mir vorstellen, dass die Jugendlichen heutzutage mobiler sein möchten, sei es schulisch oder in der Freizeit. Wir als Krankenpflegeverein haben Arzt-Behandlungs- und Einkaufsfahrten mit unseren 5 Fahrern so abgedeckt, dass es noch nie zu einem Engpass kam, obwohl wir jedes Alter fahren, auch junge Kranke oder Bedürftige.
- derzeit keine

Fragebogen für die Betreiber von alternativen Mobilitätsangeboten

Ansprechpartner für Rückfragen (Angaben freiwillig): Name, Telefon, Emailadresse

I. Charakterisierung des Mobilitätsangebotes

1. **Name des Mobilitätsangebotes:**
2. **Betriebsaufnahme am:**
3. **Warum wurde das Mobilitätsangebot gegründet?**
4. **Wer initiierte das Mobilitätsangebot?**
5. **Welchem Typ würden Sie das Angebot zuordnen?** *(Bitte eine Antwort auswählen.)*
   - o Bürgerbus (ehrenamtlicher Linienverkehr, öffentlich nutzbar)
   - o Bürgerrufauto (flexibler ehrenamtlicher Linienverkehr, öffentlich nutzbar)
   - o Ortsbus, Ruftaxi o.ä. (ergänzendes lokales Nahverkehrsangebot, hauptamtlich betrieben)
   - o sozialer Bürgerfahrdienst (ehrenamtliches Angebot für bestimmte Gruppen)
   - o Pkw-Bürgerfahrdienst (ehrenamtliche Fahrgelegenheiten mit Privat-Pkw)
   - o Mitfahrbörse/Plattform, Mitfahrtreffpunkte (für spontane Mitfahrten in Privatfahrzeugen)
   - o Dorfauto, lokales Carsharing (Fahrzeug zur Kurzzeitmiete zum Selbstfahren)
   - o Gemeindebus (Kleinbus zur Ausleihe/Miete für Gruppen und Vereine)
   - o Sonstige:
6. **Wer ist Träger des Mobilitätsangebotes?** *(Bitte eine Antwort auswählen.)*
   - o neu gegründeter Verein
   - o bereits bestehender Verein
   - o Wohlfahrtsverband
   - o Kommune
   - o Sonstige:
7. **Welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz?**
   (Mehrfachantworten möglich.)
   - o Pkw bis **5** Sitze (Benziner/Diesel) Anzahl:
   - o Pkw bis **5** Sitze (Hybrid/Elektro) Anzahl:
   - o Pkw bis **9** Sitze (Benziner/Diesel) Anzahl: davon barrierefrei:
   - o Pkw bis **9** Sitze (Hybrid/Elektro) Anzahl: davon barrierefrei:
   - o Sonstiges:
8. **Von wem werden das/die Fahrzeug(e) zur Verfügung gestellt?** *(Mehrfachantworten möglich.)*
   - o Gemeinde/Kreis
   - o Privatperson
   - o Trägerverein des Mobilitätsangebotes

- Fahrzeuge von Dritten werden mit genutzt (z. B. Sportverein, Feuerwehr, DRK, …)
- Taxiunternehmen
- kommerzielles Car-Sharing-Unternehmen
- Sonstiges:

II. Finanzierung und Netzwerke

9. Wie finanziert sich das Mobilitätsangebot? *(Mehrfachantworten möglich.)*

- Spenden (von Privatpersonen)
- Sponsoren (Unternehmen, Organisationen)
- Zuschüsse von Bund/ Land Baden-Württemberg
- Zuschüsse von den Kommunen
- Einnahmen durch Fahrpreis
- Mitgliedsbeiträge
- Werbeeinahmen (z.B. Flächenvermietung auf Fahrzeugen)
- Sonstige:

10. Wie beteiligen sich die Fahrgäste an der Finanzierung?

- keine Beteiligung
- Spende
- Fester Fahrpreis: _____ Euro pro Fahrt
- Stundensatz: _____ Euro pro Stunde
- Km-Pauschale: _____ Euro pro Kilometer
- Fahrpreis in ÖPNV-Tarif eingebunden
- Sonstige:

11. Mit welchen anderen Mobilitätsanbietern pflegen Sie einen Erfahrungsaustausch?
(Mehrfachantworten möglich.)

- Träger des ÖPNV
- ehrenamtliche Fahrdienste/Mobilitätsangebote
- kommerzielle Car-Sharing-Anbieter
- Sonstige:

11a) Wenn ja, bitte beschreiben Sie kurz, wie sich der Erfahrungsaustausch gestaltet (bspw. regelmäßige Treffen, Telefonate…)

11b) Wie zufrieden sind Sie mit dem Erfahrungsaustausch mit anderen Mobilitätsanbietern?
(Bitte eine Antwort auswählen.)

- Der Austausch mit anderen Anbietern ist ausreichend und unterstützt unsere Arbeit.
- Der Austausch mit anderen Anbietern ist noch zu gering und wir wünschen uns eine stärkere Vernetzung.
- Ich sehe keinen Bedarf für eine Kommunikation.

III. Zielgruppen und Nutzer/-innen

12. Wer kann das Mobilitätsangebot nutzen? *(Mehrfachantworten möglich.)*
- ○ Jeder, es gibt keinerlei Einschränkungen
- ○ Senioren
- ○ Kinder/Jugendliche
- ○ Behinderte
- ○ Vereinsmitglieder
- ○ Sonstige (bitte Nutzungsberechtigte kurz beschreiben):

  _____

13. Von welchen Altersgruppen werden die Mobilitätsangebote überwiegend genutzt?
(Mehrfachantworten möglich.)
- ○ Kinder (unter 10 Jahren)
- ○ Jugendliche (10 bis einschließlich 17 Jahre)
- ○ Erwachsene (18 bis einschließlich 64 Jahre)
- ○ Senioren (ab 65 Jahre)
- ○ Hochbetagte (ab 85 Jahren)

14. Wird das Mobilitätsangebot regelmäßig von Nutzer/-innen in Anspruch genommen, die in ihrer körperlichen Mobilität eingeschränkt sind (z. B. Gehstützen, Rollator, Rollstuhl)?
- ○ Ja
- ○ Nein

15. Für welche Zwecke wird das Angebot überwiegend genutzt?
(Mehrfachantworten möglich.)
- ○ Schule
- ○ Ausbildung, Studium
- ○ Arbeit
- ○ Einkaufen und Besorgungen
- ○ Ämter- und Behördengänge
- ○ Arzt, Krankenhaus, Apotheke
- ○ Fitnessstudio, Sportkurs, o. ä.
- ○ Seniorentreff, Bürgerhaus, Mehrgenerationenhaus
- ○ Vereine
- ○ Treffen mit Freunden/Bekannten
- ○ Gäste, Tourismus
- ○ Gruppenausflüge
- ○ Sonstige:

- ○ Ist der Dienst nur für bestimmte Zwecke gedacht (wenn ja, welche)?

- ○ Sind bestimmte Zwecke ausgeschlossen (wenn ja, welche)?

16. Nutzungsintensität
(bitte füllen Sie jeweils die Angaben aus, die für Ihr Mobilitätsangebot vorliegen)

16a) Wie viele Fahrten werden durchschnittlich im Jahr getätigt?
(Hin- und Rückfahrten zählen jeweils als einzelne Fahrt)

16b) Wie viele Personen werden durchschnittlich im Jahr befördert?

16c) Wie viele Personen werden durchschnittlich pro Fahrt befördert?

16d) Wie viele Kilometer werden durchschnittlich im Jahr gefahren?

17. Über welche Werbekanäle werden potenzielle Fahrgäste angesprochen?
- o persönliche Ansprache (z. B. im Bekannten- und Freundeskreis)
- o Verteilen von Info-Flyern
- o Aushänge („Schwarzes Brett“)
- o geschaltete (bezahlte) Anzeigen in Zeitungen/Zeitschriften
- o Artikel in Zeitungen/Zeitschriften
- o Soziale Medien (z. B. facebook, twitter)
- o eigene Webseite des Mobilitätsdienstes
- o auf Veranstaltungen
- o Sonstige:

IV. Fahrtenanmeldung und -organisation

18. Wie kann man einen Fahrtenwunsch anmelden? *(Mehrfachantworten möglich.)*
- o telefonisch
- o SMS/WhatsApp
- o E-Mail
- o online / Webseite
- o persönlich
- o Sonstiges:

19. Fahrtanmeldung

19a) An welchen Tagen kann man einen Fahrtenwunsch anmelden? *(Bitte eine Antwort auswählen.)*
- o von Montag bis Sonntag
- o von Montag bis Freitag
- o an einzelnen Wochentagen, und zwar

19b) Zu welchen Uhrzeiten kann man einen Fahrtenwunsch anmelden?
- o rund um die Uhr
- o zwischen_____ und _____ Uhr

19c) Mit wie viel Vorlauf muss die Anmeldung eines Fahrtenwunsches erfolgen, damit er realisiert werden kann?
- o spätestens _____ Stunde(n) vor Fahrtbeginn
- o einen Tag vor Fahrtbeginn
- o mehrere Tage vor Fahrtbeginn
- o eine Woche vor Fahrtbeginn

20. Nutzungszeiten des Mobilitätsangebots

20a) An welchen Tagen kann das Angebot genutzt werden? *(Bitte eine Antwort auswählen.)*

- ○ reguläre Betriebszeiten von Montag bis Freitag
- ○ reguläre Betriebszeiten von Montag bis Sonntag
- ○ an einzelnen Wochentagen, und zwar

20a) Zu welchen Uhrzeiten kann der Fahrdienst genutzt werden? *(Mehrfachantworten möglich.)*

- ○ jederzeit
- ○ zwischen ____ und _____ Uhr

21. Welche Bedienform weist das Angebot auf?

- ○ Linienbetrieb nach festem Fahrplan
- ○ auf Vorbestellung, Haltestelle – Haltestelle
- ○ auf Vorbestellung, Haustür – Haustür (flexibel)
- ○ auf Vorbestellung, Haustür – Haltestelle / Haltestelle – Haustür (Fahrt muss an Haltestelle beginnen *oder* enden)
- ○ Sonstige:

22. In welchem Gebiet ist das Mobilitätsangebot nutzbar? *(Bitte eine Antwort auswählen.)*

- ○ innerhalb der eigenen Gemeinde
- ○ über die Gemeindegrenzen hinweg, nämlich auch in folgende Orte/Gemeinden

V. Mitarbeitende und ehrenamtlich tätige Personen

23. Wie viele ehrenamtliche Fahrer/-innen sind derzeit aktiv im Mobilitätsangebot tätig – aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Altersspanne?
(Bitte tragen Sie die Anzahl in die entsprechende Zelle ein.)

	bis < 25 Jahre	25 bis < 50 Jahre	50 bis < 70 Jahre	70 Jahre u. älter
männlich				
weiblich				

24. Wie viele Fahrer/-innen waren bei Gründung des Mobilitätsangebotes aktiv?

25. Wie werden die Mitarbeiter/-innen entlohnt?
(Mehrfachantworten möglich.)

- ○ ehrenamtlich ohne Aufwandsentschädigung
- ○ ehrenamtlich mit Aufwandsentschädigung
- ○ auf Minijob-Basis
- ○ sozialversicherungspflichtig angestellt
- ○ Sonstige:

26. Woher kommen die ehrenamtlichen Fahrer?

1. aus der Gemeinde selbst (Anteil etwa _____%)
2. aus Nachbargemeinden (Anteil etwa _____%)
3. von weiter weg (Anteil etwa _____%)

27. Auf welche Weise werden am häufigsten neue Mitwirkende (z. B. Fahrer/-innen, Organisator/-innen) für das Mobilitätsangebot gewonnen?
(Mehrfachantworten möglich.)

4. persönliche Ansprache (z. B. im Bekannten- und Freundeskreis)
5. Verteilen von Info-Flyern
6. Aushänge („Schwarzes Brett“)
7. bezahlte Anzeigen in Zeitungen/Zeitschriften
8. Artikel in Zeitungen/Zeitschriften
9. Soziale Medien (z. B. facebook, twitter)
10. Webseite des Mobilitätsangebotes
11. auf Veranstaltungen
12. Sonstige:

28. Sind bei Ihrem Mobilitätsangebot auch Personen hauptamtlich tätig?

- ○ nein
- ○ ja

Wenn ja, bitte kurze Beschreibung (Stellenzahl, durch wen finanziert, Aufgaben…)

29. Bekommt der Mobilitätsdienst Unterstützung „von außen“?
(Mehrfachantworten möglich.)

- ○ vom Kreis, nämlich:
- ○ von der Kommune, nämlich:
- ○ von anderen (bspw. Sponsoren, Firmen, …), nämlich:
- ○ Sonstige:

VI.

30. Welche Erwartungen haben Sie an das Projekt KOMOBIL2035 bzw. was wünschen Sie sich?

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Projekt		Bürgerbus Königsbronn
Art des ehrenamtlichen Engagements		Rein ehrenamtlich getragenes Projekt
	X	**Projekt eines Vereins o.ä., der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert**
		Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet
	X	**Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …)**
Kurzbeschreibung	Bürgerbus Der Bürgerbus Königsbronn wurde 2011 von der Gemeinde Königsbronn gemeinsam mit Ehrenamtlichen der Handballspielgemeinschaft Oberkochen-Königsbronn und dem regionalen Verkehrsunternehmen initiiert. Mit einem 9-Sitzerfahrzeug werden Fahrgäste von ehrenamtlichen Fahrern Mo., Mi. und Fr. im Linienverkehr mit festen Haltestellen befördert. Ziel ist, die Teilorte Zang, Itzelberg und Ochsenberg der Gemeinde Königsbronn besser anzubinden und zugleich das Vereinsfahrzeug besser auszulasten und Kosten zu teilen.	

Initiator/ Träger	• Gemeinde Königsbronn, Handballspielgemeinschaft Oberkochen-Königsbronn sowie Heidenheimer Verkehrsgesellschaft hvg • Gemeinde Königsbronn
Projektbeginn/-dauer	Seit 2011
Zielgruppe(n)	Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Königsbronn, insb. Jugendliche/Ältere/Nichtmotorisierte, Vereinsmitglieder
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche bzw. die Handballspielgemeinschaft Oberkochen-Königsbronn e.V. • haben das Projekt initiiert • stellen ihren Vereinsbus als Fahrzeug zur Verfügung • stellen Fahrer für den Fahrdienst • organisieren das Vereinslebens •
Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	Mitarbeiter das Verkehrsunternehmens hgv • erarbeiten gemeinsam mit dem Bürgerbusverein den Fahrplan • Stimmen ehrenamtliche gefahrene Strecken und öffentliches Nahverkehrsangebot aufeinander ab Mitarbeiter der Kommune Königsbronn

Projektinhalt	Das Angebot Bürgerbus der Gemeinde zielt darauf ab, bestehende Lücken im offiziellen Fahrplan zu füllen und ist mit der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft abgestimmt. Das Fahrzeug ist auch für die Mitnahme von Rollatoren etc. geeignet, die Fahrer helfen beim Ein- und Aussteigen. Der Bürgerbus Königsbronn hat grundsätzlich Platz für 8 Fahrgäste und fährt immer Montag und Freitag, außer an Feiertagen. Unabhängig von der Entfernung kostet eine Fahrt 1,50 € für Erwachsene 1,00 € für Kinder, Kinder unter 6 Jahren fahren kostenfrei. Der Bürgerbus verbindet je einmal vormittags und nachmittags die Ortsteile der Gemeinde. Dazwischen werden zahlreiche Haltestellen angedient. Fahrer sind etwa 10 ehrenamtlich engagierte Bürger, die den dafür notwendigen Personenbeförderungsschein erworben haben. Die dabei anfallenden Kosten von je ca. 120 Euro übernahm die Gemeinde. Der Bürgerbus bedient im Linienverkehr mit ehrenamtlichen Fahrern drei Ortsteile und verbindet diese untereinander sowie mit dem Unterzentrum Königsbronn. • Fahrdienst im Linienverkehr durch ehrenamtliche Fahrer mit einem 9-Sitzer-Kleinbus • Keine Einschränkung des Nutzerkreises • Regelmäßiger Takt im Linienverkehr, Montag, Mittwoch und Freitag zu Zeiten, wo kein regulärer Linienverkehr fährt • Haltestellen-Bedienung • Unabhängig von der Entfernung kostet eine Fahrt 1,50 € für Erwachsene 1,00 € für Kinder, Kinder unter 6 Jahren fahren kostenfrei. • Wenn der Bus nicht als Bürgerbus genutzt wird, dient er dem Verein als Vereinsbus
Räumlicher Zuschnitt	Gemeinde Königsbronn mit den Teilorten Zang, Itzelberg und Ochsenberg
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	Ca. 1000
Erfolgsfaktoren	• Verkehrsunternehmen HVG zum Teil im Besitz des Landkreises, Kooperation damit leichter erreichbar • Mit-Nutzung des Vereinsfahrzeuges des Handballfördervereins Königsbronn e.V., daher keine Anschaffungskosten für die Gemeinde • Ehrenamtliches Engagement der Bürger
Problempunkte	• Es müssen auch jeweils zeitlich passende Rückfahrten angeboten werden, damit Ältere Einkäufe und Besorgungen erledigen können • Aufwendige Verhandlungen, um ein geeignete Versicherung zu bekommen (jetzt versichert über wgv – Württembergische Gemeinde-Versicherung a.G.)

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	**Vorgehen/Methode**
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Die Handballspielgemeinschaft Oberkochen-Königsbronn kam auf Gemeinde zu, da Mitnutzer für einen neu anzuschaffenden Vereinsbus gesucht wurden.

	Die Kommune nutzt das Fahrzeug montags und freitags als Bürgerbus, in der übrigen Zeit dient es als Vereinsbus. Die laufenden Kosten aus dem Betrieb des Fahrzeugs hofft der Verein mit den Mietzahlungen der Gemeinde zu decken.
Wie werden Mitstreiter geworben?	• persönliche Ansprache • Presseartikel • Amtsblatt der Gemeinde
Laufender Betrieb	
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email
Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?	• Telefon • Email • Persönliche Kontakte
Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• Persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Gemeinden • Flyer • Auf Veranstaltungen
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Gemeinden • Flyer

Finanzierung des Projekts

Art	Erläuterung
• Nutzungsentgelte	Kinder 1,00 Euro, Erwachsene 1,50 Euro
• Spenden der Nutzer	
• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	
• Sponsoring durch ortsansässige Firmen	Zahlreiche regionale Firmen unterstützen den Verein durch Sponsoring
• Unterstützung durch die Kommune	• Kostenübernahme für Personenbeförderungsscheine • Der Bus ist über die Gemeinde versichert
• Sonstige	

Quellen:

Befragung der Fahrdienste durch Komobil2035 (Stand 01/2018)
https://www.koenigsbronn.de/de/Leben-Wohnen/Buergerbus?skipEntranceUrl
Projektdatenblatt „Bürgerbus Königsbronn aus dem Projekt „Regionalstrategie Ostwürttemberg“

Projekt		Organisierter Fahrdienst des Elisabethenvereins Böbingen e.V.
Art des ehrenamtlichen Engagements	**X**	**Rein ehrenamtlich getragenes Projekt**
		Projekt eines bestehenden Vereins, der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert
		Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet
		Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …)
Kurzbeschreibung	Sozialer Bürgerfahrdienst Der Elisabethenverein Böbingen bietet seinen Mitgliedern sowie Bürgern der Gemeinde einen Fahrdienst mit ehrenamtlich tätigen Fahrern an. Vereinsmitglieder fahren zu ermäßigtem Tarif.	

Initiator/Träger	Elisabethenverein Böbingen e.V.
Projektbeginn/-dauer	Seit 1998
Zielgruppe(n)	Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Böbingen mit eingeschränkter Mobilität (Senioren, Kinder/Jugendliche, sowie die Vereinsmitglieder)
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche • haben das Projekt initiiert • organisieren den Betrieb • organisieren die Finanzierung des Betriebs • stellen die Fahrer für den Fahrdienst • machen Mitgliederwerbung • vernetzen das Fahrdienstangebot mit weiteren Angeboten des Vereins • Organisieren Weiterbildungsangebote für die ehrenamtlichen Fahrer
Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	-/-
Projektinhalt	• Fahrdienst durch ehrenamtliche Fahrer mit einem 9-Sitzer-Fahrzeug, • an Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr • Fahrtanmeldung telefonisch Mo. - Fr. „rund um die Uhr“, ggf. Anrufbeantworter • Haustür-Haustür-Angebot • Fahrziele: u.a. Nahversorgung, medizinische Angebote, Ämter, soziale Treffpunkte
Räumlicher Zuschnitt	Gemeinde Böbingen + Radius von ca. 15 km und Zentren Aalen und Schwäbisch Gmünd
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	1.500

Erfolgsfaktoren	• Verein mit langer Tradition und guter Vernetzung im Ort • Verknüpfung mehrerer sozialer Angebote des Vereins • großes Bürgerengagement • Unterstützung durch Gemeinde und Sponsoren bspw. bei Fahrzeugneuanschaffung
Problempunkte	• Gewinnung von Fahrernachwuchs • „Eintakten“ spontaner Fahrtwünsche

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	**Vorgehen/Methode**
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Mitglieder eines seit langem bestehenden Vereins haben den Bedarf erkannt und sich deswegen zusammengeschlossen
Wie werden Mitstreiter geworben?	• persönliche Ansprache • Artikel in Zeitungen/Zeitschriften • Homepage des Vereins
Laufender Betrieb	
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email
Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?	• Persönliche Kontakte
Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• Telefon • persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Gemeinde • Homepage des Vereins
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• Mitteilungsblatt der Gemeinde • Homepage des Vereins

Finanzierung des Projekts

Art	Ggf. Erläuterung
• Nutzungsentgelte	• Fahrten innerhalb von Böbingen: 1,50 Euro / Nichtmitglieder 2,00 Euro. • Fahrten außerhalb von Böbingen: 3,50 Euro / Nichtmitglieder 5,00 Euro. • Bei Sammelfahrten ab 3 Personen gelten ermäßigte Sätze.
• Spenden der Nutzer	Ja, teilweise

• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	ja
• Sponsoring durch ortsansässige Firmen	Ja, für Fahrzeuge
• Unterstützung durch die Kommune	ja

Quellen:
- Befragung der Fahrdienste durch Komobil2035 (Stand 01/2018)
- https://www.elisabethenverein-boebingen.de/index.php/soziale-projekte/fahrdienst, abgerufen 29.01.2019

Projekt	Seniorenfahrdienst Schwäbisch Gmünd	
Art des ehrenamtlichen Engagements		Rein ehrenamtlich getragenes Projekt
		Projekt eines bestehenden Vereins, der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert
		Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet
	X	**Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität" Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …)**
Kurzbeschreibung	PKW-Bürgerfahrdienst Die Stadt Schwäbisch Gmünd organisiert mit Unterstützung von Ehrenamtlichen einen Fahrdienst. Zielgruppe sind ausschließlich Senioren. Das Angebot ist über eine Koordinatorin in weitere städtische Angebote eingebunden, der Betrieb wird von einer weiteren hauptamtlichen Koordinatorin in Teilzeit organisiert.	

Initiator/ Träger	Initiator: Amt für Familie und Soziales der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd, gemeinsam mit Ehrenamtlichen Träger ist die Kommune (über das Seniorennetzwerk der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd)
Projektbeginn/-dauer	Seit 2011
Zielgruppe(n)	Seniorinnen und Senioren aus der Stadt Schwäbisch Gmünd, die älter als 59 Jahre sind
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche • haben das Projekt mit initiiert • stellen die Fahrer für den Fahrdienst • stellen ihre privaten Fahrzeuge zur Verfügung • vernetzen das Fahrdienstangebot mit weiteren Angeboten des Seniorennetzwerks
Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	Die hauptamtliche Koordination und Unterstützung Ehrenamtlicher erfolgt auf zwei Ebenen: Das Seniorennetzwerk als Initiative des Amts für Familie und Soziales der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd verfügt über eine Koordinationsstelle, die von einer qualifizierten Fachkraft geleitet wird. Sie arbeitet eng mit den Verantwortlichen und ehrenamtlich Engagierten der einzelnen Bausteine des Seniorennetzwerkes und professionellen Anbietern sozialer Dienstleistungen zusammen. Einer dieser Bausteine ist der Fahrdienst, welcher von einer Koordinatorin im Rahmen einer 40%-Stelle organisiert wird, die dafür täglich von 09.00 bis 11.00 erreichbar ist.
Projektinhalt	• Der Fahrdienst fährt von Montag bis Freitag von 08.00 bis 18.00 (i.d. R. jedoch nicht während der Ferien) • Haustür-Haustür-Bedienung • Der Fahrdienst übernimmt keine Krankenfahrten und keine Fahrten, die ein Spezialfahrzeug erfordern.

	• Die Anmeldung erfolgt über die Koordinatorin, nicht bei den Fahrern direkt. • Die Anfrage muss ein bis drei Tage vor der gewünschten Fahrt erfolgen. Jede Fahrt muss einzeln angemeldet werden. • Die Fahrer arbeiten ehrenamtlich, bekommen ihr Benzingeld aber gemäß einer gestaffelten Pauschale vergütet.
Räumlicher Zuschnitt	Schwäbisch Gmünd mit Umkreis von 15 Kilometern
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	5000
Erfolgsfaktoren	• Hauptamtliche Organisation des Projekts durch die Stadtverwaltung über Koordinatorin des Seniorennetzwerks • Koordination der Fahrten über hauptamtliche Koordinatorin • Einbindung in das Seniorennetzwerk der Stadt als Schnittstelle zum Ehrenamt, Verknüpfung mit weiteren Projekten des Seniorennetzwerks • Persönliche Kontakte der Fahrer zu den Senioren, Übernahme kleinerer Hilfsdienste
Problempunkte	• Gewinnung neuer Fahrer • Fehlende Parkmöglichkeiten bspw. vor Krankenhäusern • Ehrenamtliche Fahrer nicht in allen Stadtteilen vorhanden, daher teils weite Anfahrtsstrecken

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	**Vorgehen/Methode**
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Amt für Familie und Soziales der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd, gemeinsam mit Ehrenamtlichen („Bürgermentoren“) haben einen entsprechenden Bedarf festgestellt und sich daher im Jahr 2010 zusammengeschlossen.
Wie werden Mitstreiter geworben?	• Persönliche Ansprache • Artikel in Zeitungen/Mitteilungsblättern • Homepage der Stadt • Auf Veranstaltungen Die Koordinatorin des Seniorennetzwerks führt die Erstgespräche mit den Freiwilligen und gibt die notwendigen Daten an die Koordinatorin des Fahrdiensts sowie an die Stadtverwaltung weiter.
Laufender Betrieb	
Fahrtanmeldung	Telefonisch Mo. - Fr. 09:00 - 11:00 Uhr 1-3 Tage vor gewünschter Fahrt
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email • Jährliche Austauschtreffen

Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• Persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Stadt • Homepage der Stadt • Info-Flyer
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• Persönliche Ansprache • Info-Flyer • Artikel in Zeitungen/Mitteilungsblättern • Homepage der Stadt • Auf Veranstaltungen • In den Stadtteil- und Gemeindebüros

Finanzierung des Projekts

Art	*Ggf. Erläuterung*
• Nutzungsentgelte	„Ehrenamtspauschale“ von 3-9 Euro (gestaffelt nach km) zuzüglich 12 Cent / km Berechnet wird ab Einstieg bis Ausstieg. Bei einer Dauer über eine Stunde werden zwei Fahrpauschalen berechnet.
• Spenden der Nutzer	
• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	
• Sponsoring durch ortsansässige Firmen	Gelegentlich Einzelspenden
• Unterstützung durch die Kommune	Unterstützung durch Hauptamtliche: Fahrtorganisation, Organisation von Gesundheits-Checks, Austauschtreffen. Die Fahrer sind für die Fahrten, die sie im Rahmen des Seniorenfahrdienstes machen, über die Dienstreisefahrzeugversicherung bei der WGV die Stadtverwaltung versichert. Sie erhalten von der Stadtverwaltung eine Sondergenehmigung, die sie berechtigt, durch Fußgängerzonen zu fahren und kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen zu parken.
• Sonstige	Förderung der 40%-Koordinatorenstelle durch die Pflegekasse und das Land Baden-Württemberg

Quellen:

- Befragung der Fahrdienste durch Komobil2035 (Stand 01/2018)
- https://www.schwaebisch-gmuend.de/seniorennetzwerk.html
- http://www.buergermentoren.de/Projekte/Projekte_des_Monats/__Seniorenfahrdienst-Schw%C3%A4bisch-Gm%C3%BCnd-PR-7.html
- https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.seniorennetzwerk-in-schwaebisch-gmuend-mit-den-augen-der-anderen.8ae6215d-e08a-4c1a-9fdc-86ce2fe36af4.html, 13.03.2018
- https://die-pflegebibel.de/2016/06/02/buerger-organisieren-seniorenfahrdienst/, 29.01.2019

Projekt		DRK-Bürgermobil Gschwend, Mutlangen, Heubach, Waldstetten…
Art des ehrenamtlichen Engagements		Rein ehrenamtlich getragenes Projekt
	X	**Projekt eines bestehenden Vereins, der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert**
	X	**Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet**
		Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …)
Kurzbeschreibung		Sozialer Bürgerfahrdienst Das DRK Schwäbisch Gmünd bietet auf Initiative einiger Mitglieder hin in mehreren Gemeinden einen Fahrdienst mit ehrenamtlich tätigen Fahren an. Koordination, Schulungen etc. erfolgen teils überörtlich beim DRK SG, die Organisation der eigentlichen Fahrten erfolgt jeweils lokal vor Ort. Dieses Modell wird nach und nach auf weitere Gemeinden ausgedehnt.

Initiator/ Träger	BürgerMobil Gschwend: DRK und Kommune BürgerMobil Mutlangen: DRK und Kommune Bürgermobil Heubach: DRK und Kommune Bürgermobil Waldstetten: Altenförderverein, DRK und Kommune Träger aller Bürgermobile ist der DRK-Kreisverband Schwäbisch Gmünd.
Projektbeginn/-dauer	Gschwend: 2003, Heubach: 2007, Mutlangen: 2012, Waldstetten 2014 *Schwäbischer Wald: 2014, Straßdorf: 2018*
Zielgruppe(n)	Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde jeweiligen Gemeinde, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen und auch den öffentlichen Nahverkehr nicht nutzen können.
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche • sind Fahrerinnen und Fahrer, • begleiten die älteren Menschen bei Bedarf und bleiben dabei/unterstützen • übernehmen Telefondienste, Fahrzeugpflege, Statistik.
Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	Hauptamtliche des Trägervereins DRK • Organisieren Fahrzeuge und deren Finanzierung • Kümmern sich um Versicherungsfragen für die Ehrenamtlichen • Organisieren Weiterbildungsangebote (erste Hilfe, Umgang mit Demenz…) • Unterstützen Ortsvereine, die das Modell ebenfalls anwenden möchten Die jeweilige Kommune stellt Büroraum, Telefon, Stellplatz. Sonderfall Waldstetten: Quartiersmanagerin Magdalene Rupp von der Stiftung Haus Lindenhof als Ansprechpartnerin im Rathaus

Projektinhalt	Initiiert gemeinsam von DRK und Gemeinden, werden im Projekt Bürgermobil überwiegend ältere Personen von Ehrenamtlichen zu verschiedenen Zielen gefahren. Die ehrenamtlichen Fahrer unterstützen auch vor Ort beim Ein- und Aussteigen, Tragen von Einkäufen etc. Die Ehrenamtlichen werden durch das Deutsche Rote Kreuz in Erster Hilfe, seniorengerechtem Führen und Begleiten sowie im Erkennen von und Umgang mit Demenz geschult. Sie sind sowohl unfall- wie auch haftpflichtversichert. Das DRK als flächendeckend vertretener, sehr bekannter Verein nutzt Synergieeffekte, indem das ursprünglich für Gschwend konzipierte Projekt in ähnlicher Form auf weitere Gemeinden ausgeweitet wurde. • Fahrziele: u.a. Nahversorgung, medizinische Angebote, Ämter, soziale Treffpunkte, Haustür-Haustür-Verbindung, • der Fahrgast wird – wenn gewünscht – auch beim Einkauf oder Arztbesuch begleitet. • Fahrzeiten: - Gschwend Mo bis Fr. von 08.00 -18.00 - Waldstetten Mo bis Fr. von 07.00 -18.00 - Heubach Mo bis So., jederzeit - Mutlangen Mo bis Fr. von 07.00 -19.00, jeweils vorherige telefonische Anmeldung erforderlich • Fahrzeuge: Sowohl 5- als auch 9-Sitzer im Eigentum des DRK, überwiegend nicht barrierefrei (neuere Ersatzfahrzeuge zunehmend barrierefrei)
Räumlicher Zuschnitt	Jeweilige Gemeinde + Radius von ca. 15 -20 km
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	Gschwend: 350 Mutlangen: 750 Fahrten Heubach: 900 Waldstetten: 870
Erfolgsfaktoren	• Trägerverein mit o etablierter, sowohl regionaler als auch lokaler Organisationsstruktur o hauptamtlichen Mitarbeitern, die für Kontinuität und Vernetzung sorgen o langer Tradition, positivem Image und guter Vernetzung im jeweiligen Ort • großes Bürgerengagement • Unterstützung durch Gemeinden
Problempunkte	• Gewinnung von Fahrernachwuchs

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	**Vorgehen/Methode**
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Ehrenamtlich tätige Mitglieder eines seit langem bestehenden Vereins sahen Bedarf für ein Mobilitätsangebot und organisierten sich lokal, werden dabei von den hauptamtlich tätigen Mitarbeitern ihres „übergeordneten“ Vereins unterstützt.

	Im Falle des ersten Bürgermobils Gschwend verging von einer ersten Ideensammlung der Initiative „Bürger für Bürger“ bis zum Start des Bürgermobils etwa ein Jahr, in dem Gespräche mit diversen Vereinen und Organisationen geführt wurden.
Wie werden Mitstreiter geworben?	• persönliche Ansprache • Artikel in Zeitungen/Zeitschriften • Mitteilungsblatt der Gemeinde • Homepage des Vereins
Laufender Betrieb	
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email • Regelmäßige Treffen der Akteure, organisiert über DRK
Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?	• Persönliche Kontakte • Vernetzung in unterschiedlichen Gremien
Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Gemeinde • Homepage des Vereins
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• Homepage des Vereins • Mitteilungsblatt der Gemeinde(n)

Finanzierung des Projekts

Art	*Ggf. Erläuterung*
• Nutzungsentgelte	-/-.
• Spenden der Nutzer	ja (an DRK)
• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	ja
• Sponsoring	Zahlreiche Sponsoren (Kommunen, Betriebe, Banken, Vereine, Bürger, ..) überwiegend für Fahrzeugneuanschaffung bzw. Ersatzanschaffung
• Unterstützung durch die Kommune	Bereitstellung von Büroraum, Telefon, Stellplätzen Sonderfall Waldstetten: Quartiersmanagerin Magdalene Rupp von der Stiftung Haus Lindenhof als Ansprechpartnerin im Rathaus
• Sonstiges	Die Fahrer sind über das DRK sowohl unfall- als auch haftpflichtversichert.

Quellen:

- Befragung der Fahrdienste durch Komobil2035 (Stand 01/2018)
- http://drkswgm1.drk-hosting.de/angebote/senioren/drk-buergermobile.html, abgerufen 28.01.2019
- Leader-Jagstregion: Veranstaltungsbericht „Bürgerschaftlich getragene Mobilität: Planung, Potenziale, Erfahrungen“, 28.03.2017, Adelmannsfeld

Projekt		Dorfladen Heilgersdorf mit Lieferservice und Fahrdienst (BY)
Art des ehrenamtlichen Engagements		Rein ehrenamtlich getragenes Projekt
	X	**Projekt eines Vereins o.ä., der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert**
		Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet
		Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …) (in Phase 2)
Kurzbeschreibung	Sozialer Bürgerfahrdienst in Kombination mit Dorfladen, Café und weiteren Dienstleistungen Der Dorfladen Heilgersdorf wurde 2008 eröffnet, nachdem 2006 das letzte Lebensmittelgeschäft im Ort geschlossen hatte. Teil des Konzeptes ist, dass ehrenamtliche Einkaufshelfer sowie der Bestell- und Lieferservice gebrechlichen Bürgern soziale Teilhabe ermöglichen – nach dem Motto "Daheim statt Heim" – und Familien im Dorf Erleichterung bei der Organisation des Alltags bieten. Der Kleinbus des Dorfladens kann außerdem für alle sozialen Aktivitäten im Dorf genutzt werden.		

Initiator/ Träger	Initiator: Projektgruppe aus dem Ort, mit Prof. Volker Hahn Dorfladen Heilgersdorf GmbH & Co. KG
Projektbeginn/-dauer	Seit 2008
Zielgruppe(n)	Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Heilgersdorf (ca. 450 Einwohner, Kreis Coburg) sowie der umliegenden Gemeinden
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche • haben das Projekt initiiert • stellen den geschäftsführenden Gesellschafter der GmbH & Co.KG, • organisieren Finanzierung und Rechnungslegung • übernehmen die Verhandlungen mit Zulieferern etc. • machen statistische Auswertungen • übernehmen Vorträge, Informationen u.v.m. • machen Mitgliederwerbung • liefern Lebensmittel an Kunden aus und fahren Kunden von deren Zuhause zum Laden (mit dem Kleinbus des Dorfladens, gelegentlich auch mit Privat-PKW)
Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	Angestellte MitarbeiterInnen (überwiegend in Teilzeit) • stellen das Verkaufs- und Reinigungspersonal • machen Werbeaktionen • bestellen Ware • koordinieren die Liefer- und Abholfahrten (soweit Absprachen nicht direkt zwischen Kunden und Fahrer laufen) • …

Projektinhalt	Der Dorfladen Heilgersdorf versorgt mit einem stark regional ausgerichteten Lebensmittelsortiment (ca. 2500 Artikel) den Teilort Heilgersdorf der Stadt Sesslach. Das Projekt begann 2007 mit dem Umbau einer ehemaligen Bankfiliale zum Dorfladen durch 40 Aktive, von der Schülerin bis zum Rentner. 100 Heilgersdörfer beteiligten sich als Kommanditisten mit 40.000 € am Dorfladen in der Dorfladen GmbH & Co KG. Versorgung: • Umfassendes Lebensmittelangebot, Bäcker- und Metzgereiangebote • Post- und Paketdienst • Sammeln von Überweisungen und Weiterleiten an die Bank • Bargeldauszahlung bis zu 200 Euro • Reinigungsannahme • Copyshop • Cafe • 2010 Erweiterung mit LEADER-Mitteln um einen Dorfgemeinschaftsraum mit angegliedertem Dorf-Café Mobilität: Kleinbus, der für alle sozialen Aktivitäten im Dorf genutzt wird: • Lebensmittellieferservice für ältere Leute, aber auch Altenheim, Firmen, Gericht in Coburg… • Abholservice für Nicht-Mobile: ehrenamtlichen Fahrer holen an der Haustür ab, bringen Menschen zum Laden und wieder zurück, helfen beim Tragen etc. I. d. R. Freitag Vormittag (Route auch zum Altenheim), sonst nach Bedarf/Absprache • Service ist kostenlos, steigert aber den Umsatz des Ladens • Das Fahrzeug wird auch an Vereine etc. zum Selbstkostenpreis überlassen
Räumlicher Zuschnitt	Ortsteil Heilgersdorf und angrenzende Ortsteile der Stadt Sesslach, Lieferdienst bis Coburg
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	Ca. 200 Einkäufe/Monat (Stand 2017)
Erfolgsfaktoren	• Neu gegründete Gmbh +Co KG mit sehr engagierter Vorstandschaft und guter Vernetzung im Ort • Professionale Begleitung der Gründungs- und Umsetzungsphase • Start auf Basis von Marktanalyse, Wettbewerbsanalyse, Umfrage in Heilgersdorf und Wirtschaftlichkeitsberechnungen • großes Bürgerengagement, auch in finanzieller Form • Unterstützung durch LEADER, regionale Firmen, Gemeinde(n) • Synergien zwischen den verschiedenen Angeboten
Problempunkte	• Hoher Organisationsaufwand und Abstimmungsbedarf • Umsatz schwankend, phasenweise nicht wirtschaftlich, daher immer wieder Gefahr der Schließung • Nur wenige Lieferanten beliefern kleine Läden, da dort teilw. nur halbe Paletten oder Kleinmengen angenommen werden können • Konkurrenz durch neu eröffnete Lebensmittelmärkte in der Umgebung

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	Vorgehen/Methode
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Eine 13-köpfige Projektgruppe entwickelte in acht Monaten das Konzept und nahm dabei alle Bürger über Info-Veranstaltungen, Presseartikel etc. mit. Das Ziel war, mit dem Dorfladenkonzept wirtschaftliche und soziale Komponenten zu verbinden. Zur Projektgruppe gehörten Akteure mit entsprechendem fachlichem Hintergrund.
Wie werden Mitstreiter geworben?	• Persönliche Ansprache • Homepage (wird aktuell überarbeitet) • Facebook • Presseartikel
Laufender Betrieb	
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email
Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?	• Persönliche Kontakte • Vernetzung mit anderen Dorfläden über Geschäftsführer
Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• persönliche Kontakte • Telefon (teils direkt, teilweise über Dorfladen-Personal) • Mitteilungsblatt der Gemeinden
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• Mitteilungsblatt der Gemeinden • Homepage (wird aktuell überarbeitet) • Facebook • Presseartikel • Flyer • Radio • Lokale Fernsehsender • Präsentation auf Veranstaltungen .

Finanzierung des Projekts

Art	Erläuterung
• Nutzungsentgelte	Einnahmen des Dorfladens
• Spenden der Nutzer	
• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	Einlagen der Kommanditisten (115 Anteilseignern, insg. Einlagen von 40.000 Euro)
• Sponsoring durch ortsansässige Firmen	Sowohl der erste Kleinbus 2008 als auch dessen Nachfolger 2014 wurden überwiegend von lokalen Firmen gesponsert, diese können Werbung auf dem Fahrzeug machen
• Unterstützung durch die Kommune	Stadt Seßlach: 25 000 Euro als Startkapital
• Sonstige	LEADER-Förderung

Quellen:

- https://www.facebook.com/Dorfladen.Heilgersdorf/
- https://www.infranken.de/regional/coburg/neuer-schwung-fuer-den-dorfladen-in-heilgersdorf;art214,4217844
- https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/service/veranstaltungen/dvs-archiv/2012/gruene-woche-2012/messestand/dorfladen-heilgersdorf/
- https://www.infranken.de/regional/coburg/der-dorfladen-in-heilgersdorf-wackelt;art214,3307675
- http://www.igros.de/vertriebskonzepte/dorfladen/index.php
- Vortrag „Nahversorgung im ländlichen Raum“, Der Dorfladen Heilgersdorf, das Erfolgsmodell, Berlin, 05. Juni 2013, Prof. Volker Hahn, geschäftsführender Gesellschafter
- Telefonisches Interview mit Prof. Volker Hahn, 2019

Projekt		BürgerBus Ladelund e. V. (Kreis Nordfriesland, S-H)
Art des ehrenamtlichen Engagements		Rein ehrenamtlich getragenes Projekt
	X	**Projekt eines Vereins o.ä., der mit anderen Institutionen (z. B. Gemeinde) kooperiert (in Phase 1)**
		Projekt eines Vereins, der mit Ehrenamt und Hauptamt arbeitet
	X	**Projekt einer hauptamtlich arbeitenden Organisation, die für das Thema „Mobilität“ Ehrenamtliche einbindet (Kommune, Verkehrsbetrieb, …) (in Phase 2)**
Kurzbeschreibung	Bürgerbus Der BürgerBus Ladelund wurde 2012 von einer ehrenamtlichen Projektgruppe initiiert mit dem Ziel, in Ladelund und den umliegenden Gemeinden die Mobilität durch den Einsatz eines Bürgerbusses zu verbessern. 2013 erfolgte die Gründung des Vereins BürgerBus Ladelund e.V., welcher einen Vertrag mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen Autokraft abschloss. (=Phase 1) Voraussichtlich ab August 2019 wird ein kreisweites RufBussystem eingeführt. Im Raum Ladelund wird jedoch weiterhin der BürgerBus als Teil des öffentlichen Nahverkehrs fahren. Gelder, welche das Verkehrsunternehmen dort einspart, werden von diesem für Angebotsergänzungen, bspw. in den Abendstunden, eingesetzt (= Phase 2)	

Initiator/ Träger	BürgerBus Ladelund e.V.
Projektbeginn/-dauer	Seit 2014
Zielgruppe(n)	Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Ladelund, Bramstedtlund, Westre, Karlum, Achtrup, Sprakebüll, Süderlügum und Leck mit den Ortsteilen Klintum und Oster-Schnatebüll (insg. knapp 14.000 Einwohner auf 169 km² Fläche)
Rolle von Ehrenamtlichen im Projekt	Ehrenamtliche bzw. der BürgerBusverein e.V. • haben das Projekt initiiert • stellen die Fahrer für den Fahrdienst • organisieren Finanzierung und Rechnungslegung • machen statistische Auswertungen • organisieren das Vereinslebens • übernehmen Vorträge, Informationen u.v.m. • machen Mitgliederwerbung • übernehmen Planung und Leitung des Betriebs in Absprache mit Kreis und Konzessionsinhaber • Fahrdienstleitung • Einteilung und Betreuung des Fahrerteams • Wartung und Pflege der Fahrzeuge • übernehmen die Kosten für Personenbeförderungsschein und Gesundheitsüberprüfung • organisieren jährliches Fahrsicherheitstraining in Zusammenarbeit mit lokaler Fahrschule

Rolle von Hauptamtlichen im Projekt	Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens Autokraft • erarbeiten gemeinsam mit dem Bürgerbusverein den Fahrplan • Stimmen ehrenamtliche gefahrene Strecken und öffentliches Nahverkehrsangebot aufeinander ab • …
Projektinhalt *(Kurzbeschreibung)*	Der BürgerBus bedient im Linienverkehr mit ehrenamtlichen Fahrern acht Gemeinden und verbindet diese untereinander sowie mit dem Unterzentrum Leck. Das Angebot wurde von Beginn an von den Bürgern sehr gut angenommen sowie mehrfach angepasst und ergänzt. • Fahrdienst im Linienverkehr durch ehrenamtliche Fahrer mit zwei barrierefreien 9-Sitzer-Kleinbussen • Keine Einschränkung des Nutzerkreises • Teils regelmäßiger Takt im Linienverkehr, teils Bedienung auf Anruf • Haltestellen-Bedienung (dichtes Netz, Anpassung bei Bedarf) • Ergänzend Abholservice mit einem E- Renault ZOE von der Haustür an die Haltestelle (und zurück) für außerhalb wohnende Bürger • Fahrtanmeldung Montag bis Freitag zwischen 6:30 und 18:00 Uhr. • Fahrten Montag bis Freitag, von 6.40 Uhr bis ca. 11 Uhr und 14 Uhr bis 17.30 Uhr • Fahrziele: u.a. Unterzentrum Leck, (=Verknüpfungspunkt zu Bahn/Schnellbus) Nahversorgung, medizinische Angebote, Ämter, soziale Treffpunkte
Räumlicher Zuschnitt	Gemeinden Ladelund, Bramstedtlund, Westre, Karlum, Achtrup, Sprakebüll, Süderlügum und Leck mit den Ortsteilen Klintum und Oster-Schnatebüll
Anzahl Nutzer *(überschläglich pro Jahr)*	22.000 Fahrgäste (2018)
Erfolgsfaktoren	• Neu gegründeter Verein mit sehr engagierter Vorstandschaft und guter Vernetzung im Ort • Start auf Basis von belastbaren Befragungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen • großes Bürgerengagement • Kooperationsvertrag mit Nahverkehrsunternehmen, enge Abstimmung • Unterstützung durch AktivRegion (LEADER), Gemeinde(n), Kreis und Sponsoren bspw. bei Fahrzeuganschaffung
Problempunkte	• Hoher Organisationsaufwand und Abstimmungsbedarf, Ausweitung auf weitere interessierte Gemeinden daher kaum noch möglich • Hohe Belastung des Vereinsvorstands • Gelegentlich Gewinnung von Fahrernachwuchs

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Aufgabe	**Vorgehen/Methode**
Initiierung des Projekts	
Auf welchem Wege entsteht der personelle „Kern“?	Im Sommer 2012 bildete sich in Ladelund eine Projektgruppe mit dem Ziel, in Ladelund die Mobilität durch den Einsatz eines Bürgerbusses zu verbessern. Im Herbst veranstaltete diese Gruppe einen Informationsabend für alle Einwohner und führte anschließend eine Umfrage in

	der Bevölkerung durch. Das Ergebnis war so positiv, dass daraufhin die grundsätzliche Zustimmung der Gemeindevertretung eingeholt und am 22. Januar 2013 von 16 Gründungsmitgliedern – der ehemaligen Projektgruppe – der Verein Bürgerbus Ladelund e.V. gegründet wurde.
Wie werden Mitstreiter geworben?	• persönliche Ansprache • Homepage des Vereins • Facebook • Presseartikel
Laufender Betrieb	
Wie erfolgt die interne Kommunikation?	• Telefon • Email • Interner Bereich innerhalb der Homepage
Wie läuft die Abstimmung mit „Unterstützern“ (Gemeinde, Landkreis, Organisationen)?	• Persönliche Kontakte • Vernetzung mit anderen Bürgerbusvereinen über die AG pro bürgerbus Schleswig-Holstein
Wie wird mit „Kunden“ (Mitfahrern) kommuniziert?	• persönliche Ansprache • Mitteilungsblatt der Gemeinden • Homepage des Vereins
Wie erfolgt die Werbung/ Öffentlichkeitsarbeit?	• Mitteilungsblatt der Gemeinden • Homepage des Vereins • Facebook • Presseartikel • Radio • Lokale Fernsehsender • Präsentation der Bürgerbusse auf Veranstaltungen .

Finanzierung des Projekts

Art	Erläuterung

• Nutzungsentgelte	Gestaffelt nach Entfernung, 1,00 bis 2,50 Euro, Komfortzuschlag von 1 Euro für Haustür-Abholung
• Spenden der Nutzer	(in geringem Maße)
• Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder	(in geringem Maße)
• Sponsoring durch ortsansässige Firmen	Zahlreiche regionale Firmen unterstützen den Verein durch Sponsoring
• Unterstützung durch die Kommune	Die Busse sind Eigentum der Gemeinde Ladelund, über diese sind sie auch versichert. Zwischen der Gemeinde und dem BürgerBus-Verein wurde ein Vertrag über den Betrieb der Busse geschlossen. Der Renault ZOE wird von der Gemeinde geleast und dem Verein zur Verfügung gestellt Aktuell u.a. • 10 % Förderung von Umbau und Erneuerung des alten Feuerwehrgebäudes als Standort für den Verein und dessen Fahrzeuge durch die Standortgemeinde Ladelund, • 10 % durch die übrigen Gemeinden
• Sonstige	Aktuell u.a. • AktivRegion Nord (LEADER): 80.000 Euro Zuschuss der zum Umbau des alten Feuerwehrgerätehauses • Zuschuss des Kreises (90.000 Euro) zum Kauf eines neuen Busses

Quellen:
http://www.buergerbus-ladelund.de/
Gespräche mit Heike Prechel, Initiatorin und ehem. Vorsitzende des Bürgerbusvereins Ladelund e.V.
Vortrag von Heike Prechel am 08.06.2016 in der AG Mobilität des Kooperationsraums Mittleres Eiderstedt

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

Erläuterungsbericht

April 2020

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

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

GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium für Bildung und Forschung

FONA Ressource Land BMBF

Erläuterungsbericht

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

Koordination/Redaktion: **Regionalverband Ostwürttemberg**
Regionales Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr
Bahnhofsplatz 5
73525 Schwäbisch Gmünd

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

Ansprechpartner/Autor: M.Sc. B. Haack
Telefon: 0221 96 81 00 -12 / 0221 96 81 00 - 25
E-Mail: haack@ssp-consult.de

Inhaltsverzeichnis Seite

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung 1

2. Untersuchungsrahmen 2

2.1 Räumliche Abgrenzung 2

2.2 Datenbasis 5

3. Arbeitspakete 6

4. ÖPNV-/ Bedienungs- und Angebotsformen im ländlichen Raum 7

4.1 Klassischer Linienverkehr 8

4.2 Flexible Bedienungsformen 8

4.3 Alternative Angebotsformen 11

5. Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme 12

5.1 Linienverkehre im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis 12

5.2 ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis 21

5.3 Flexible Bedienungsformen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis 25

5.4 Alternative Angebotsformen im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis 32

6. Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten 36

6.1 Allgemeine Handlungsempfehlungen 37

6.2 Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für die Gemeinden 50

6.2.1 Gemeinde Neuler 50
6.2.2 Gemeinde Riesbürg 51
6.2.3 Gemeinde Essingen 52
6.2.4 Gemeinde Kirchheim a.R. 53
6.2.5 Lauchheim (Stadt) 54
6.2.6 Gemeinde Leinzell 55
6.2.7 Oberkochen (Stadt) 56
6.2.8 Gemeinde Obergröningen 57
6.2.9 Gemeinde Stödtlen 58
6.2.10 Gemeinde Wört 59
6.2.11 Einordnung der Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten 60

7. Zusammenfassung 63

Abbildungsverzeichnis

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

Tabellenverzeichnis

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

Anlagen

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

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

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

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

2. Untersuchungsrahmen

2.1 Räumliche Abgrenzung

Der Untersuchungsraum der Studie „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg umfasst die Landkreise Heidenheim, mit dem Mittelzentrum Heidenheim und Ostalbkreis, mit den Mittelzentren Aalen, Ellwangen und Schwäbisch Gmünd, und den dazugehörigen Gemeinden. ***Abb. 1: Untersuchungsraum Ostwürttemberg***).

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

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

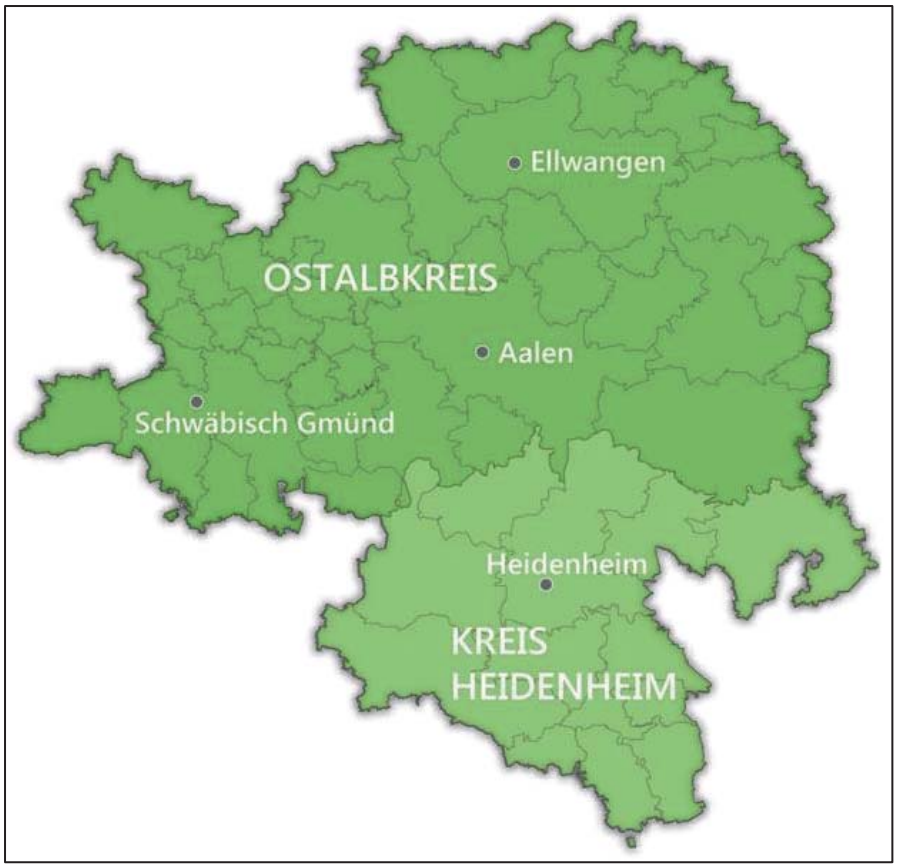


Abb. 1: Untersuchungsraum Ostwürttemberg

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

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

Insgesamt leben in der Region Ostwürttemberg rund 444.400 Einwohner (Stand 2017)[1], wobei rund 312.400 Einwohner auf den Ostalbkreis und 132.000 Einwohner auf den Landkreis Heidenheim entfallen. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg mit Ausgangsjahr 2017 weist für das Jahr 2035 in der Region Ostwürttemberg eine Bevölkerungsanzahl von 458.300 Einwohner aus. Dabei entfallen 136.300 Einwohner auf den Landkreis Heidenheim und 322.000 Einwohner auf den Ostalbkreis. Die prozentuale Veränderung der Bevölkerung ist somit in beiden Landkreisen nahezu identisch und liegt bei +3,1 bzw. +3,2 Prozentpunkten.[2] Im Jahr 2014 wurde noch von einer prozentualen Bevölkerungsveränderung von +1,7 Prozent auf 444.200 Einwohner für das Jahr 2035 in der Region Ostwürttemberg ausgegangen. Die Bevölkerungsvorausberechnung von 2014 wurde auch für die Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, welche dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellt wurde, verwendet. Aufgrund dessen fußen alle Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen auf der Bevölkerungsvorausberechnung von 2014. Als Ursache für die Abweichungen zwischen den Bevölkerungsvorausberechnungen von 2014 und 2017 können die Zuwanderungseffekte von 2015/2016 angeführt werden.

Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen (***Abb. 2*** und ***Abb. 3***)[3] in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis wird deutlich, dass die Anteile der Einwohnerzahlen in den mittleren Altersbereichen (19-60 Jahre) für beide Landkreise zwischen 2014 und 2035 stark rückläufig sind (z.B. Altersgruppe 19 bis unter 25: Landkreis Heidenheim -16,7 %; Ostalbkreis -20,5 %).[4] Dieser Entwicklung steht die Entwicklung der Altersgruppen 60 bis unter 75 bzw. 75 und älter diametral gegenüber. Die Anteile der Altersgruppe 60 bis 75 wächst zwischen 2014 und 2035 im Landkreis Heidenheim um +28,9 % und im Ostalbkreis um +30,1 %. Der Anteil der Altersgruppe von Personen, welche 75 Jahre oder älter sind, wächst im Landkreis Heidenheim bis zum Jahr 2035 um +22,3 % und im Ostalbkreis sogar um +36 %. Diese Entwicklungen ziehen eine Nachfrage nach

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

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

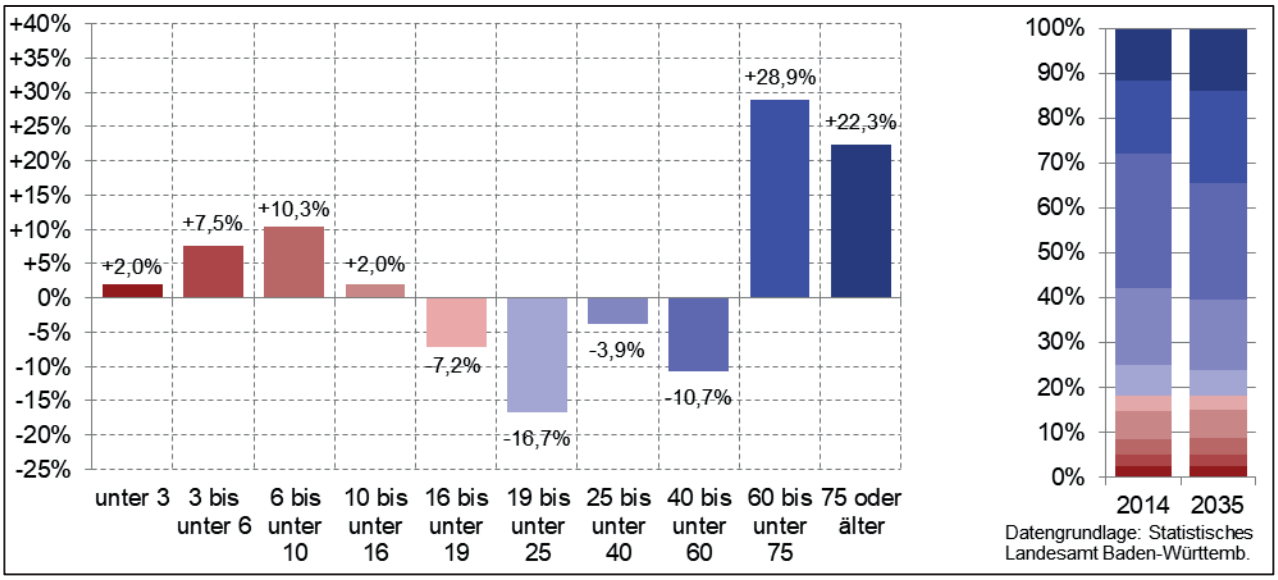


Abb. 2: Entwicklung der Altersgruppen im Landkreis Heidenheim zwischen 2014 und 2035

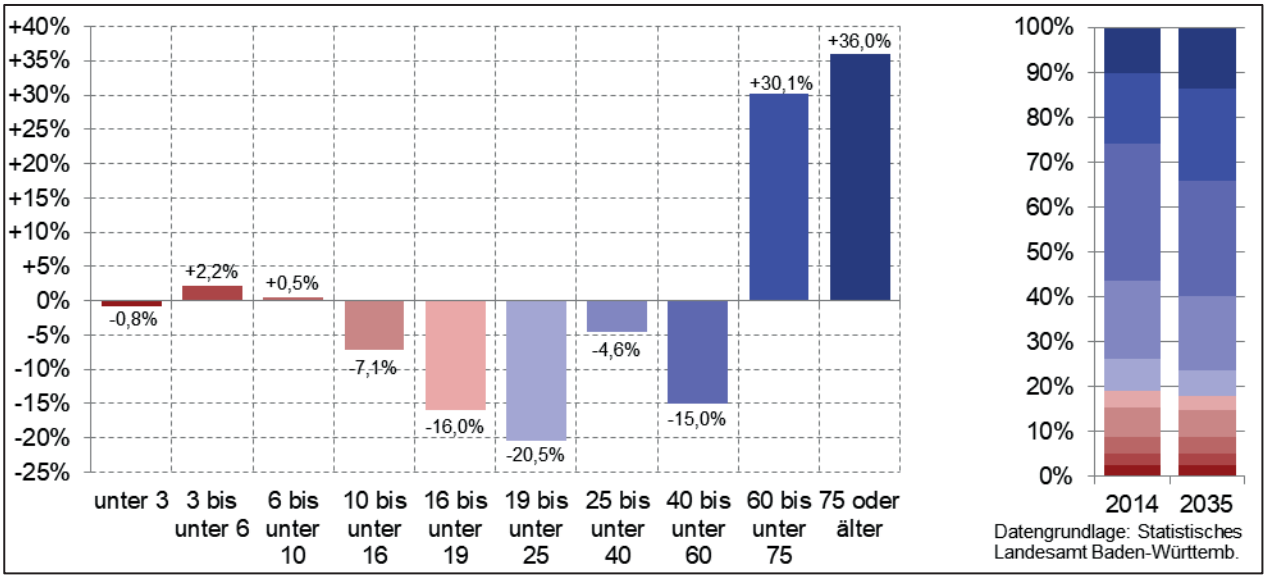


Abb. 3: Entwicklung der Altersgruppen im Ostalbkreis zwischen 2014 und 2035

2.2 Datenbasis

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

Dem Auftragnehmer wurden die nachfolgenden Grundlagendokumente zur Verfügung gestellt:

- Erreichbarkeitsanalyse 2019 in der Region Ostwürttemberg
- Nahverkehrsplan 2014 des Landkreises Heidenheim
- Nahverkehrsplan 2014 des Ostalbkreises
- Empirische Erhebungen KOMOBIL2035
  - Fahrdienstbefragung
  - Liste Fahrdienste
- Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“[5] des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
- Broschüre Bürgerbus[6] des Kompetenzzentrums „Neue ÖPNV-Angebotsformen bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)“

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

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

3. Arbeitspakete

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

AP 1: Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme
Das Arbeitspaket 1 umfasst die Betrachtung der Linienverkehre sowie der bestehenden und geplanten flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis.

AP 2: Räumliche Analyse ehrenamtlicher und privatwirtschaftlicher Mobilitätsangebote
Im Arbeitspaket 2 wurde der Einsatz der Gemeinschaftsverkehre in den ÖPNV-schwachen Räumen beider Landkreise im sozialräumlichen Kontext analysiert. Neben den bereits existierenden Fahrdiensten wurden durch den Auftragnehmer weitere Fahrdienste recherchiert und in den Betrachtungen einbezogen. Neben engagementbasierten Lösungen wurden auch privatwirtschaftlich erbrachte Angebote betrachtet.

AP 3: Zusammenstellung zusätzlicher Mobilitätslösungen
Im Arbeitspaket 3 wurden zusätzliche Mobilitätslösungen wie z.B. Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten sowie mobile Dienstleistungen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis eruiert.

AP 4: Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten
Arbeitspaket 4 fasst alle bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie Lösungen in einem Cluster zusammen und zeigt Stärken und Schwächen dieser auf. Zudem wurden allgemeine und gebietsspezifische Handlungsmöglichkeiten erarbeitet.

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

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

Ländliche Regionen und insbesondere solche, die stark durch demographischen Wandel gekennzeichnet sind, stehen vor großen Herausforderungen bezüglich der Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität für die in diesen Regionen lebende Bevölkerung. Die Ursachen für die fortschreitende Schwächung der Verkehrsdienstleitungen in ländlichen Räumen sind dabei vielschichtig. Neben der peripheren Lage führt auch ein stetiger Rückgang der Schülerzahlen, und der damit verbundenen Schwächung der wirtschaftlichen Basis der Verkehrsunternehmen, zu einer unzureichenden Versorgung mit Verkehrsangeboten in ländlichen Räumen.[7] Aufgrund dessen haben sich in den letzten drei Dekaden verschiedene bedarfsgestützte Angebotsformen mit unterschiedlichen Flexibilisierungsgraden und Betreiberkonzepten neben dem klassischen Linienverkehr herausgebildet und etabliert. Ergänzend schließen integrierte Mobilitätskonzepte zudem auch alternative Angebote wie Car- und Bikesharing, Hol- und Bringdienste, sowie die Verknüpfung von Verkehrs- und weiteren Dienstleistungen mit ein. Somit können flexible Bedienungsformen bzw. alternative Angebotsformen als ein Instrument betrachtet werden, welches die ÖPNV-Lücken in nachfrageschwachen Räumen bzw. in Schwachverkehrszeiten verringert.

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

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

[7] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 12.
[8] Vgl. ebd., 16.

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

4.1 Klassischer Linienverkehr

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

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

4.2 Flexible Bedienungsformen

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

- Bedarfslinienverkehr
- Richtungsbandbetrieb
- Sektorbetrieb
- Flächenbetrieb

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

[9] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 18.
[10] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 23.

Tab. 1: Flexible Bedienungsformen und Praxisbezeichnungen[11]

Bedarfslinienverkehr	▪ TaxiBus ▪ Anruf-Linien-Taxi (ALT) ▪ Rufbus ▪ Anruf-Sammel-Taxi (AST) ▪ Anruf-Sammel-Mobil (ASM)
fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb	▪ Bus
fahrplanbasierter Sektorbetrieb	▪ Anruf-Sammel-Taxi (AST) ▪ Anruf-Sammel-Mobil (ASM) ▪ Ruftaxi ▪ Veranstaltungs-Sammeltaxen
Flächenbetrieb	▪ AnrufBus ▪ Multibus ▪ PublicCar

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

Exkurs:

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

- Bürgerbus
- Bürgerrufauto
- Sozialer Bürgerfahrdienst

Mit Hilfe dieser Angebotstypen lassen sich auch die meisten bereits bestehenden Angebote einordnen. Diese bieten aber dennoch weiterhin Freiraum, um das Konzept etwa im Hinblick auf Bedienungsgebiet, Bedienungszeiten o.ä. auf die entsprechenden örtlichen Anforderungen anzupassen. Die genannten Angebotsformen und deren spezifischen Merkmale sind in ***Tab. 2: Übersicht flexible Bedienungsformen mit Merkmalen*** dargestellt[12].

[11] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mobilitäts- und Angebotsformen in ländlichen Räumen, Berlin, 2016, S. 24.
[12] Weitere Informationen sind unter www.buergerbus-bw.de/faq/ abrufbar.

Tab. 2: Übersicht flexible Bedienungsformen mit Merkmalen[13]

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

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

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

4.3 Alternative Angebotsformen

Alternative Angebotsformen zeichnen sich dadurch aus, dass der Fahrgast sowohl die Rolle des Mitfahrers als auch des Selbstfahrers einnehmen kann bzw. muss. Dieses ist ein wesentliches Abgrenzungsmerkmal zum klassischen Linienverkehr und den flexiblen Bedienungsformen.
Angebotsformen, bei denen der Fahrgast als Mitfahrer/in fungiert, werden von privaten Anbietern in Form von Ridesharingangeboten. Bei Car-und Bikesharing-Angeboten nimmt der Fahrgast die Rolle des Selbstfahrers/in ein und nutzt den Pkw bzw. das Fahrrad als Verkehrsmittel.
In ländlichen Räumen lassen sich i.d.R. nur stationsgebundene Angebote finden. Es ist davon auszugehen, dass Free-Floating-Angebote (Carsharing) auch in den nächsten Jahren vorranging in Großstädten verfügbar sein werden.

5. Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme

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

5.1 Linienverkehre im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Landkreis Heidenheim

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

Neben der Brenzbahn verfügt die Stadt Heidenheim bzw. der Landkreis über neun ***Stadtbus***- und 26 ***Regionalbuslinien*** (***Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim***)[14]. Die Stadtbuslinien in der Stadt Heidenheim verkehren im 30 bzw. 60-Minuten Takt mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. Durch die Stadtbuslinien wird der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr von Montag bis Freitag (Samstag) im Zeitraum von 06.00-22 bzw. 23.00 Uhr ausreichend sichergestellt. Ergänzt werden die Stadtbuslinien durch die Nachtbuslinien 1, 4 und 6.
Dem Regionallinienbusnetz kann an Schultagen und in den Hauptverkehrszeiten eine gute und dichte Bedienung bzw. Abdeckung bescheinigt werden. In den Normalverkehrszeiten (05.00-06.00 Uhr, 08.00-16.00 Uhr und 18.00-20.00 Uhr) sind jedoch Erschließungslücken zu erkennen. Dieses trifft vor allem auf die Zeitbereiche 08.00-12.00 Uhr und nach 20.00 Uhr zu. Gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung ist der Zeitbereich von 08.00-12.00 Uhr elementar, da zu diesen Zeiten viele Erledigungen wie Einkäufe, Arztbesuche u.a. getätigt werden.

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

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

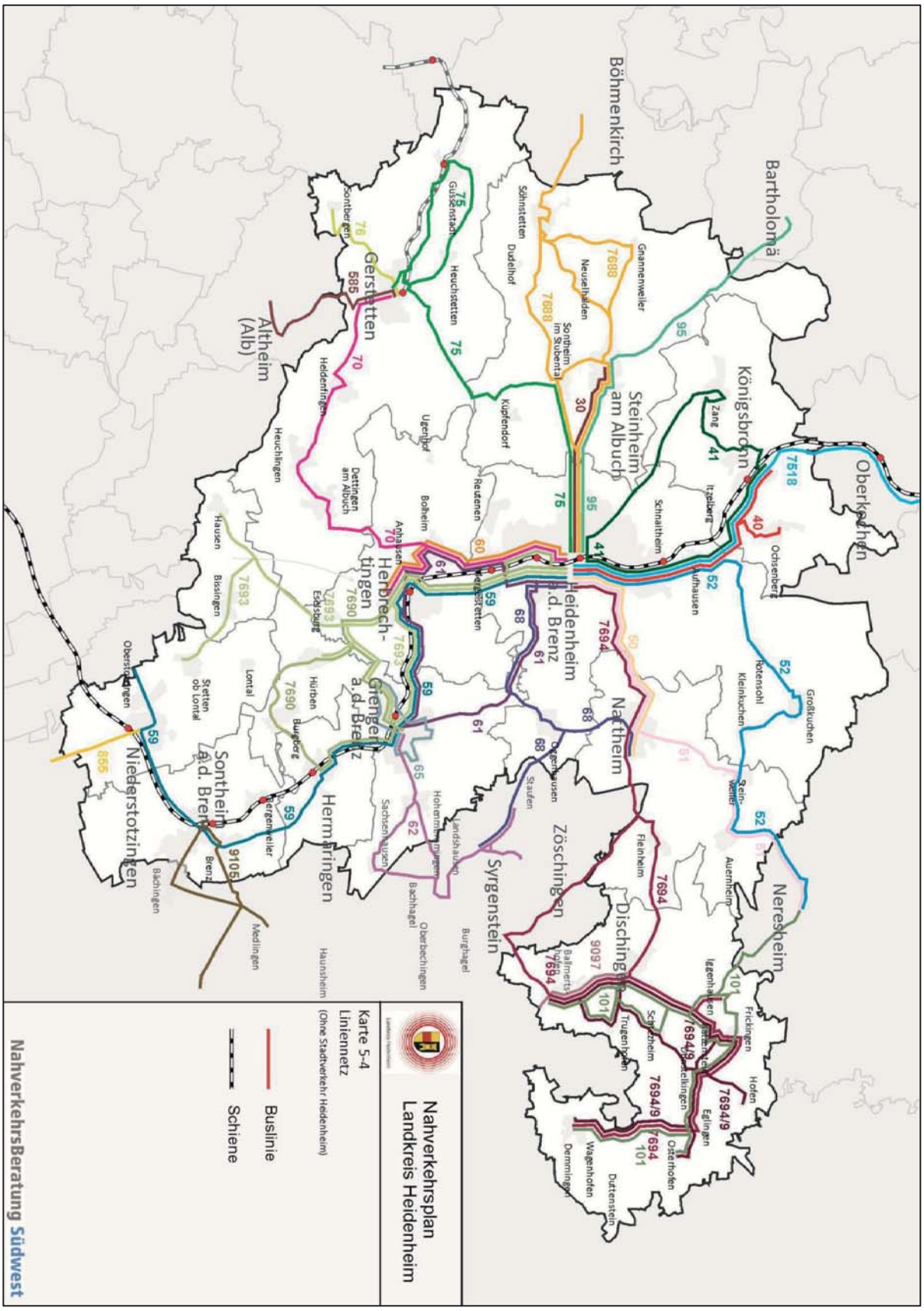


Abb. 4: Buslinien- und Schienennetz im Landkreis Heidenheim

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

Eine weitere wichtige Möglichkeit zur Reduzierung der Erschließungslücken, ist die Abstimmung bzw. Verknüpfung unterschiedlicher oder gleicher Verkehrssysteme miteinander. An dieser Stelle geht es vor allem um die Verknüpfung der Verkehrsträger ***Bahn und Bus*** bzw. ***Bus und Bus*** miteinander. Ein gut ausgebauter und vor allem vernetzter öffentlicher Verkehr ist Rückgrat einer nachhaltigen und altersgerechten Mobilität. Dabei hängt die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr nur primär von den Fahrplänen und Routenverläufen ab, vielmehr muss die gesamte Wegekette von Start bis Ziel funktionieren. Verkehrsmittel ohne gute Schnittstellenangebote können dadurch an Bedeutung verlieren.
Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus funktioniert im Landkreis Heidenheim i.d.R. nur richtungsbezogen. Anschlüsse in beide Richtungen sind im Stadtgebiet von Heidenheim möglich, da dort die Bahnen in beide Richtungen verkehren. Zur Beschreibung der Umstiegs- bzw. Zugangsqualität können vier Klassen unterschieden werden:

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

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

Tab. 3: Anschlussqualität an Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten[15]

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

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

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

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

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

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

Weiterhin wurden die nachfolgenden ***Schwächen*** im Landkreis Heidenheim identifiziert:

- die Brenzbahn ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eingleisig und nicht elektrifiziert, wodurch eine nötige Taktverdichtung vor allem für den Interregio-Express im 1h-Takt nicht möglich ist
- unzureichende Taktung der Regionalbuslinien auf den Hauptachsen, wodurch keine bzw. nur wenige systematische Anschlüsse zur Brenzbahn und die Stadtbuslinien gegeben sind
- auf den Nebenachsen sind deutliche Erschließungslücken bezüglich des ÖPNV-Angebots zu erkennen
- diese treten in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (bzw. Randlagen) an Schultagen und besonders an Ferientagen und den Wochenenden zu Tage
- somit sind neben den älteren Altersgruppen auch die jüngeren Altersgruppen in den Gemeinden des Landkreises Heidenheim durch eine unzureichende ÖPNV-Abdeckung betroffen

- dieses trifft vorrangig auf einzelne Siedlungs- und Gemeindegebiete der Gemeinden Dischingen, Gerstetten, Steinheim, Herbrechtingen, Giengen, Niederstotzingen, Sontheim und Hermaringen zu

Ostalbkreis

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

Das (Stadt-)***Bus-Angebot*** (***Abb. 5: Buslinien- und Schienennetz Ostalbkreis***)[16] in den Städten Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen kann als dichtes und engmaschiges Bus-Angebot beschrieben werden, dass durch eine gute Bedienung in den Hauptverkehrszeiten an Schultagen überzeugt. Dieses betrifft vor allem die Zeitbereiche von 06.00-08.00 Uhr 16.00-18.00 Uhr. An Ferientagen und an den Wochenenden sind viele Wohnorte nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Dies trifft vor allem den Raum Ellwangen.
Neben dem Stadtbusnetz verfügt der Ostalbkreis über ein ***Regionalbusnetz***, welches über Quer- und Tangentialverbindungen von den Randzonen der Mittelbereiche Aalen, Schwäbisch Gmünd und Ellwangen Verbindungen zu weiteren Mittelzentren gewährleistet. Auch hier werden die Hauptverkehrszeiten gut abgedeckt. In der vormittäglichen Normalverkehrszeit, bis etwa 12.00 Uhr, ist das ÖPNV-Angebot auf vielen Relationen stark eingeschränkt. Somit ist auch hier, ähnlich wie im Landkreis Heidenheim, der für ältere Personengruppen relevante Zeitbereich unzureichend erschlossen. Mit Neuler, Kirchheim a.R. und Tannhausen sind einige Gemeinde-Hauptorte ohne Angebot am Vormittag. Ein ähnliches Muster lässt sich auch für die mittägliche- bzw. nachmittägliche Normalverkehrszeit erkennen. Kleinere Siedlungen werden kaum oder gar nicht bedient. Betroffen sind das nördliche und östliche Kreisgebiet sowie Gschwend und Bartholomä. Am Abend sind bereits einige Gemeindegebiete nicht mehr mit dem ÖPNV zu erreichen. Nach 20.00 Uhr verschlechtert sich die Erschließung weiter, so dass viele Gemeinden nicht mehr angebunden sind. Dieses trifft vor allem die Gemeinden Adelmannsfelden, Bartholomä, Ellenberg, Kirchheim a.R., Neuler, Rosenberg, Stödtlen, Unterschneidheim und Wört, dazu Gemeindegebiete in Abtsgmünd, Ellwangen, Lauchheim, Lorch, Neresheim, Rainau, Riesbürg und Westhausen. An den Wochenenden werden lediglich 31 bzw. 16 der insgesamt 71 Regionalbuslinien bedient[17]. Nur wenige der Regionalbuslinien halten an den Wochenenden eine Abendbedienung vor.

[16] NahverkehrsBeratung Südwest, Nahverkehrsplan 2014 für den Ostalbkreis Heidenheim, 2014, Karlsruhe.
[17] Vgl. ebd., 68.

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

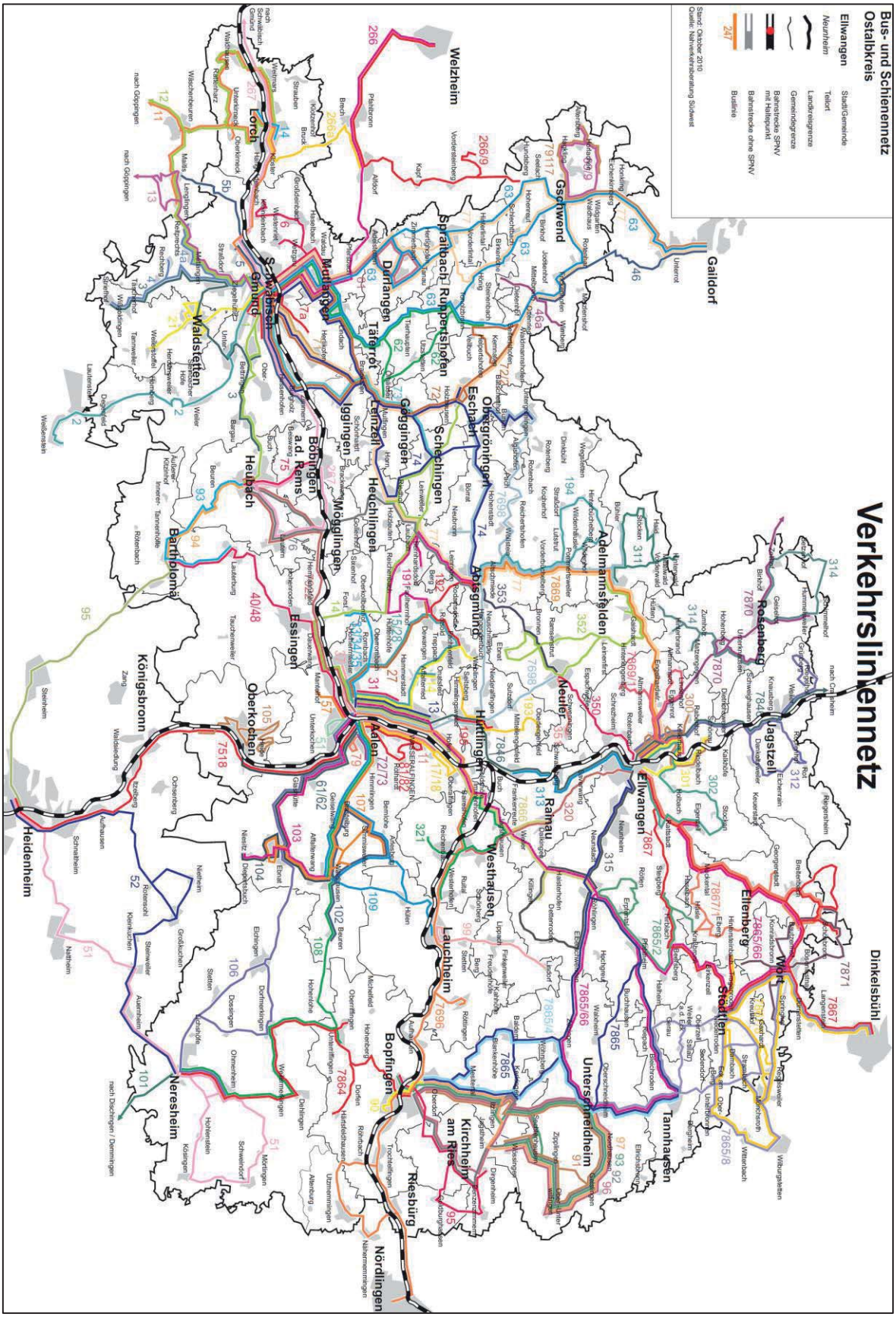


Abb. 5: Buslinien- und Schienennetz Ostalbkreis

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

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

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

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

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

5.2 ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

Aufgrund einer verbesserungsbedürftigen Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegen in vielen Gemeindegebieten bzw. Gemeinden in beiden Landkreisen Erschließungsdefizite vor. Für die Region Ostwürttemberg wurden die Erreichbarkeiten u.a. durch den öffentlichen Personennahverkehr für die Bereiche Medizinische Versorgung, Bildungswesen, Nahversorgung und Zentrale Orte analysiert[18] (***Tab. 4: Analyse Erreichbarkeiten***). Die Erreichbarkeiten beim ÖPNV wurden operationalisiert als kürzeste Gesamtreisezeit inklusive Hinfahrt, einem mindestens einstündigen Aufenthalt und Rückfahrt.

Tab. 4: Analyse Erreichbarkeiten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tab. 5: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis[19]

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

Tab. 5: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim **und Ostalbkreis** und ***Abb. 6: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim*** **und Ostalbkreis** zeigen die Gemeinden bzw. die Gemeindegebiete, welche über eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit verfügen und somit ein großes Potenzial für flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote aufweisen.

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

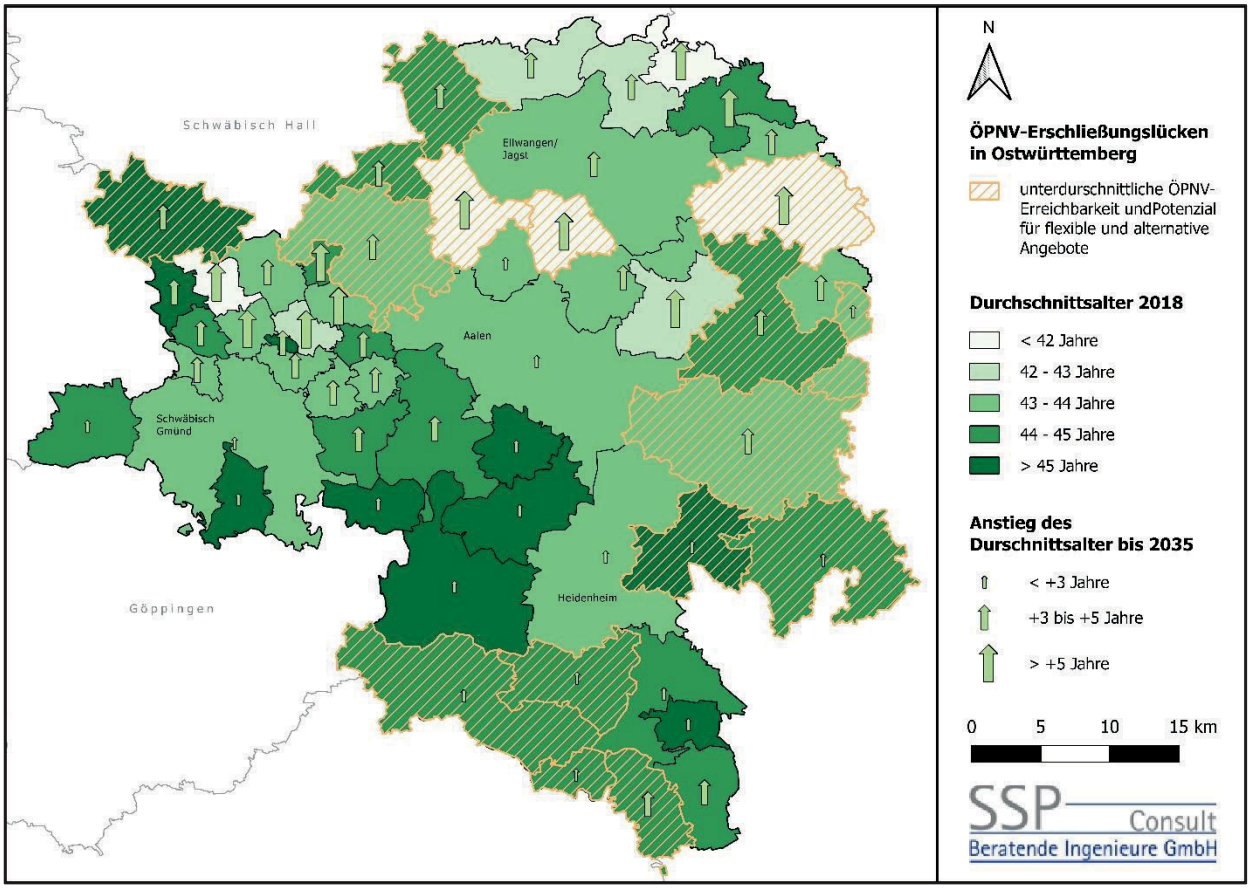


Abb. 6: Altersentwicklung in Gemeinden mit ÖPNV-Erschließungslücken im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

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

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

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

5.3 Flexible Bedienungsformen im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis

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

Aus der Recherche geht hervor, dass in beinahe allen Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis flexible Bedienungsformen bestehen bzw. durchgeführt werden. Lediglich für die Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Neuler, Nattheim, Obergröningen, Oberkochen, Riesbürg und Wört konnten für den gegenwärtigen Zeitpunkt (04/2020) keine flexiblen Bedienungsformen ermittelt werden.
Zudem existieren in den nachfolgenden vier Gemeinden ebenfalls keine flexiblen Bedienungsformen: Herbrechtingen[20], Niederstotzingen[21], Stödtlen[22] und Leinzell[23]. In allen vier Gemeinden laufen jedoch Planungen zur Einführung flexibler Angebote (s.u.).

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

[20]https://www.hz.de/meinort/herbrechtingen/mobilitaet-gibt-es-in-herbrechtingen-bald-einen-ruf-bus_-42040111.html
[21]https://www.hz.de/meinort/niederstotzingen/stadtentwicklungskonzept-fuer-niederstotzingen-steht-in-den-startloechern-31344784.html
[22]https://www.schwaebische.de/landkreis/ostalbkreis/stoedtlen_artikel,-st%C3%B6dtlen-will-ein-b%C3%BCrgerrufauto-einf%C3%BChren-_arid,11121358.html
[23]https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish[id]=888732&publish[start]=

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

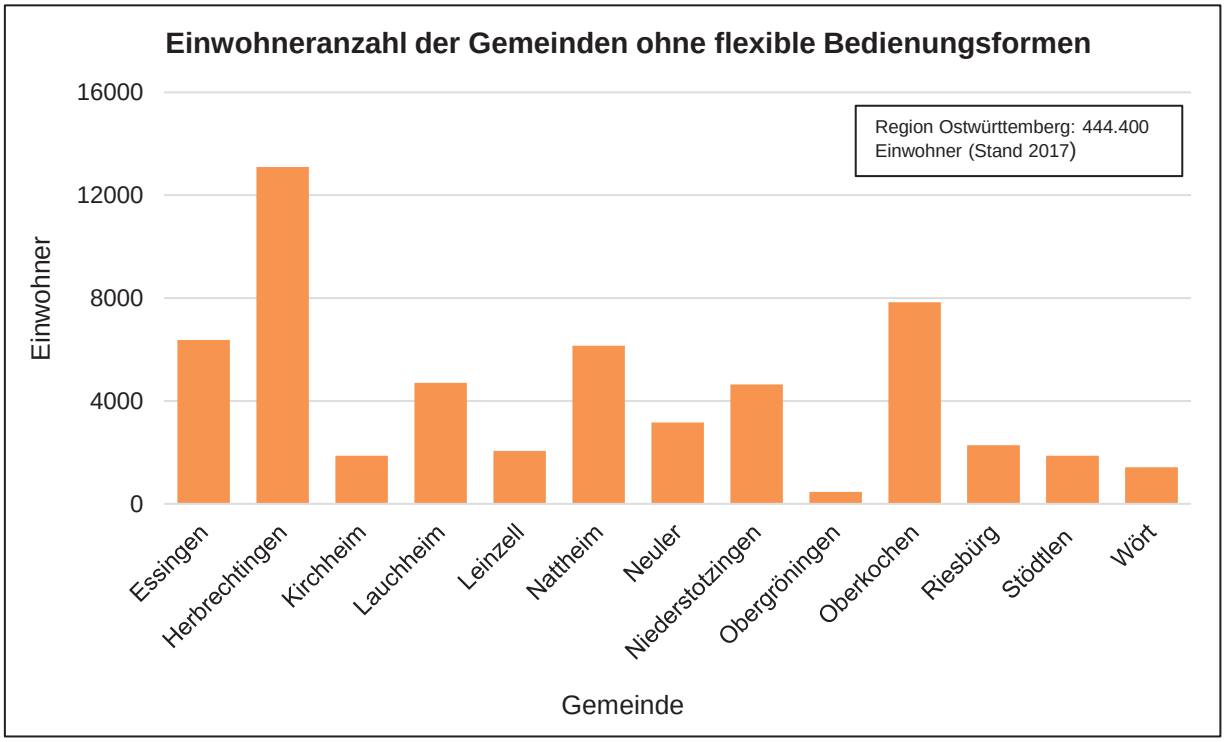


Abb. 7: Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen und Anteil an der Gesamteinwohnerzahl

Insgesamt existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt in rund 25 % der Gemeinden der Region Ostwürttemberg keine flexiblen Bedienungsformen. Im Landkreis Heidenheim trifft dieses somit auf 27 % der Gemeinden und im Ostalbkreis auf ca. 24 % der Gemeinden zu.
Dieses ist vor allem in Gemeinden mit einem hohen Anteil an Menschen, welche 65 Jahre oder älter sind, problematisch. Der Anteil der Personen in Ostwürttemberg, die 65 Jahre oder älter sind, liegt bei ca. 21 %.[24] Bis auf die Gemeinden Oberkochen (23,3 %) und Leinzell (23,1 %) liegt der Anteil der Altersgruppe 65+ in allen Gemeinden ohne flexible Bedienungsformen unter dem ostwürttembergischen Durchschnitt.
Dieses bedeutet auch, dass in rund 75 % aller Gemeinden der Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis flexible Bedienungsformen zur Verfügung stehen. Folglich haben rund 388.400 Einwohner beider Landkreise Zugang zu flexiblen Bedienungsformen.

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

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

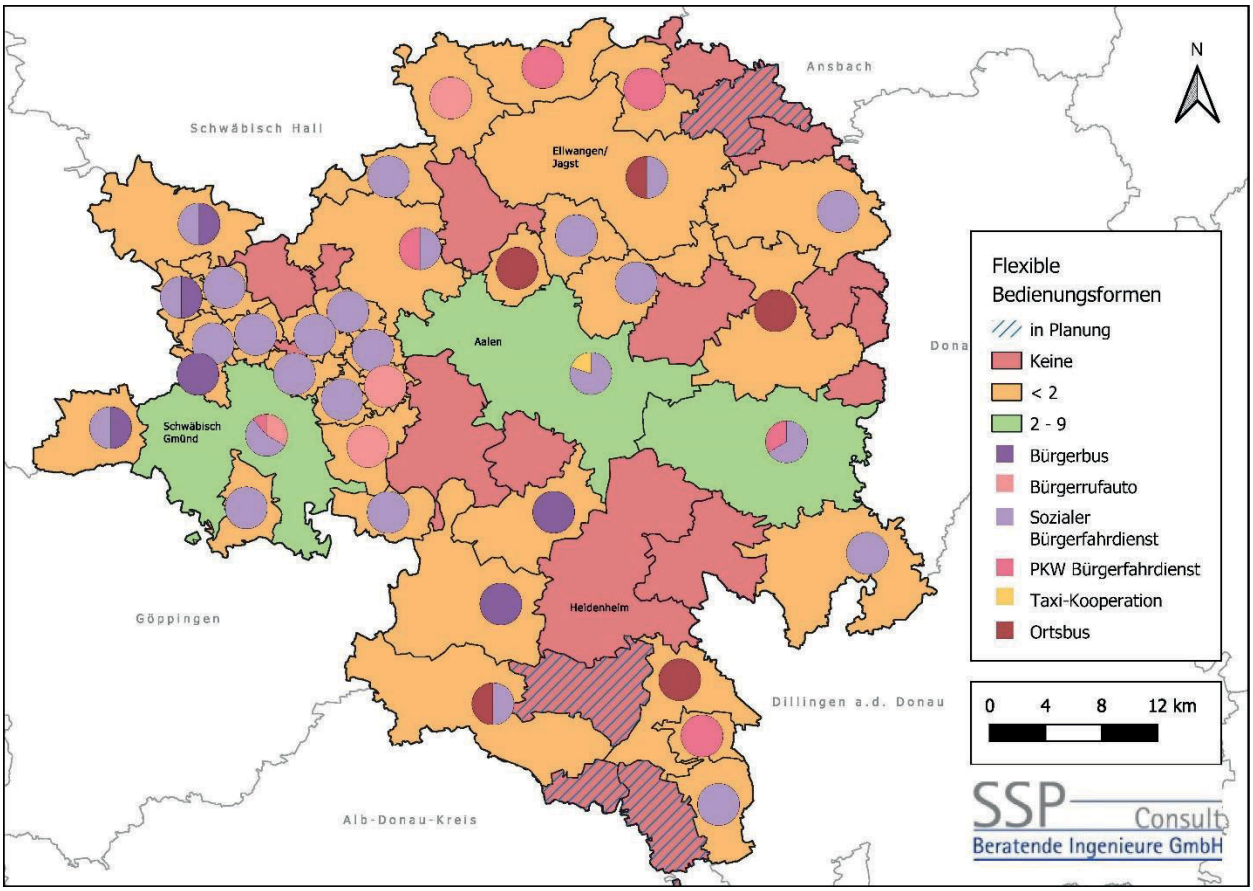


Abb. 8: Flexible Bedienungsformen in den Gemeinden der Region Ostwürttemberg

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

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

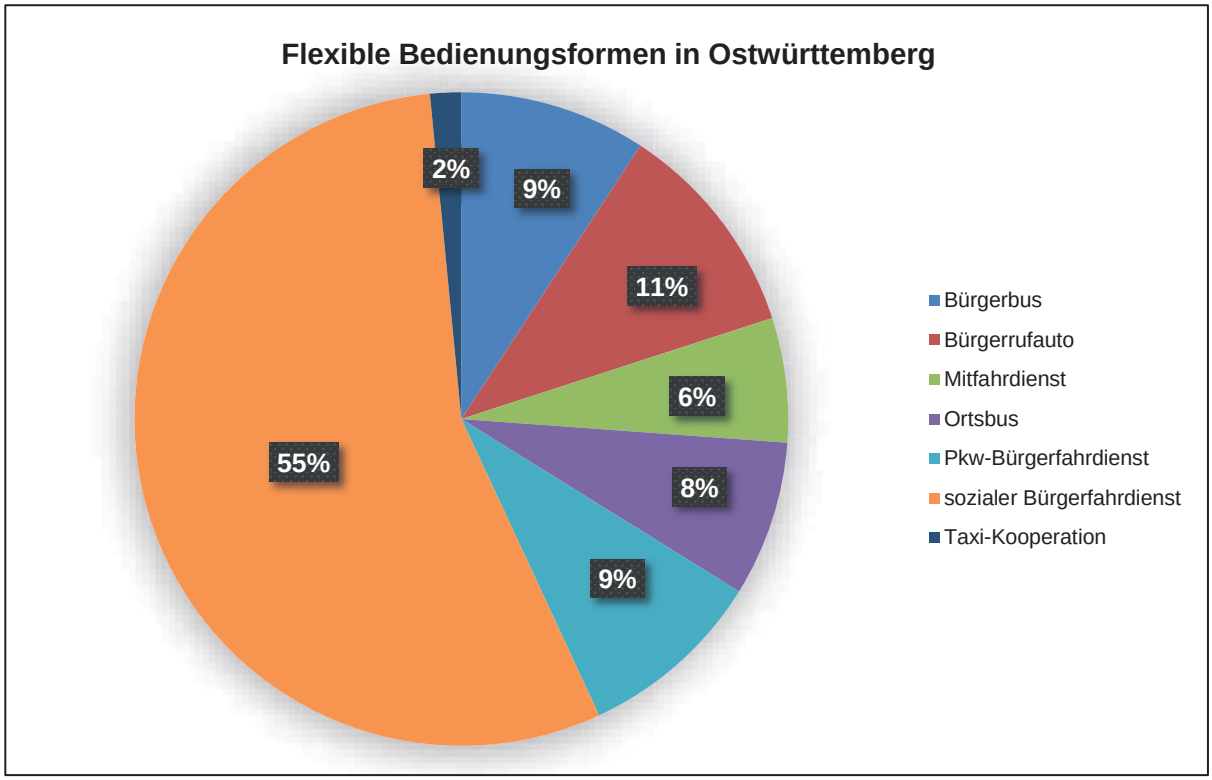


Abb. 9: Flexible Bedienungsformen in Ostwürttemberg

Gschwend, Heubach, Mutlangen, Schwäbisch Gmünd, Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot und Waldstetten zum Einsatz. Die Bürgermobile des DRK verkehren ohne festen Fahrplan und nach Anmeldung über die jeweilige Telefonzentrale. Neben dem DRK bieten auch die AWO, die Johanniter und der Malteser Hilfsdienst Bürgerfahrdienste für Senioren an. Zudem existieren in weiteren Gemeinden wie beispielweise Rainau[25], Schechingen, Sontheim etc. ebenfalls soziale Bürgerfahrdienste.

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

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

Ein speziell auf Jugendliche und junge Erwachsene ausgerichtetes Angebot ist die Verkehrssicherheitsaktion „fiftyFifty-Taxi“ im Ostalbkreis. Das fiftyFifty-Taxi fährt nun schon seit dem Jahr 2003 junge Menschen bis 25 Jahre im Ostalbkreis am Wochenende und an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen von 22 Uhr bis 6 Uhr am Folgetag nachts sicher nach Hause. Seitdem wurden weit mehr als 100.000 Fahrten mit dem fiftyFifty-Taxi durchgeführt.
Der Ostalbkreis hat im April 2015 seine erste App fürs „fiftyFifty-Taxi“ entwickeln lassen, welche kostenlos ist und sehr gut angenommen wird. Zum Jahresende 2019 gab es 17.655 Registrierungen von jungen Menschen für die fiftyFifty-Taxi-App. Seit April 2015 wurden mehr als 60.000 Fahrten mit der App durchgeführt. Jedes Wochenende finden ca. 350 fiftyFifty-Taxi-Fahrten im gesamten Ostalbkreis statt. Das Angebot ist nur dank der Unterstützung zahlreicher Aktionspartner und Sponsoren sowie einer beträchtlichen finanziellen Beteiligung des Landkreises und der Taxiunternehmer möglich[26]. Das Taxi fährt Jugendliche ab einem Betrag von 10 bis 100 € innerhalb des ganzes Ostalbkreises und verringert somit die Erschließungslücken durch den ÖPNV-Linienverkehr in den Schwachverkehrszeiten an den Wochenenden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass im Landkreis Heidenheim sowie im Ostalbkreis nur wenige flexible Bedienungsformen existieren, welche auch für jüngere Personengruppen zugänglich sind. Dieses muss bei zukünftigen Planungen von flexiblen Bedienungsformen stärker berücksichtigt werden. Durch den Einsatz von flexiblen Bedienungsformen wie Bürgerbussen, sozialen Bürgerfahrdiensten und Ortsbussen ist es möglich, Erschließungslücken, und die damit einhergehenden kritischen Zeitbereiche (08.00-12.00 Uhr) für ältere Personengruppen, zu verringern. Wie bereits in *Kap. 5.*1 beschrieben, werden in diesem Zeitraum viele Erledigungen wie Arztbesuche und Einkäufe erledigt. Dieses untermauert nochmals die Wichtigkeit von flexiblen Bedienungsformen in Gemeinden zur Sicherstellung der lokalen Daseinsvorsorge.
Wie bereits angemerkt, sind in ***Anlage 3*** alle flexiblen Bedienungsformen für den Landkreis Heidenheim sowie den Ostalbkreis zusammentragen und werden aus Gründen der Übersichtlichkeit an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt. Nachfolgend wird kurz dargelegt, inwieweit die in den Nahverkehrsplänen ausgewiesenen Bedarfsgemeinden[27] bereits flexible Bedienungsformen existieren.

Tab. 6: Flexible Bedienungsformen in Bedarfsgemeinden

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

[26] Landratsamt Ostalbkreis, E-Mail vom 21.04.2020.
[27] Bedarfsgemeinden sind die Gemeinden, in denen laut Nahverkehrsplan ein Bedarf für flexible Bedienungsformen gesehen wird (vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Heidenheim und Nahverkehrsplan Ostalbkreis, 2014).

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

* flexibles Bedienungsform in Planung

** keine flexiblen Bedienungsformen

*** keine flexiblen Bedienungsformen zudem unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit[28]

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

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

5.4 Alternative Angebotsformen im Landkreis Heidenheim und im Ostalbkreis

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

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

Bikesharing-Angebote stehen in Aalen und Schwäbisch Gmünd zur Verfügung und sind auf den städtischen Raum begrenzt. Beide Städte verfügen mit dem RegioRadStuttgart über ein vollautomatisches Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem. Der Betreiber des Angebotes ist DB Connect mit der Plattform Call a Bike. Für die Stadt Heidenheim sowie Landkreis liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Bikesharing- Konzept bzw. Angebot vor.
Neben Car- und Bikesharing-Angeboten existieren in den Städten Aalen und Heidenheim Mitfahrdienste bzw. Mitfahrzentralen, wodurch sich die Fahrten von Berufstätigen und Personen über 59 Jahre koordinieren und bündeln lassen. Mit Hilfe solcher Ridesharing-Angebote können sich Personen mit gleichem Fahrtziel zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen. In Schwäbisch Gmünd existiert das Projekt „Mitfahrscheibe", welches von Studierenden der Hochschule für Gestaltung initiiert wurde und das Ziel hat die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern.

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

fehlen in beiden Landkreisen Angebote im Bereich der mobilen Dienstleistungen. Dieses betrifft die Bereiche ärztliche Versorgung, Bildung und Nahversorgung. Angebote, wie Schmidt´s rollender Supermarkt zur mobilen Nahversorgung, wurden eingestellt. In diesen Bereichen besteht in beiden Landkreisen Handlungsbedarf. Aus dem Bereich der mobilen kulturellen Angebote ist das Mobil der Jugendkunstschule in Schwäbisch Gmünd zu erwähnen. Das Mobil ist in Teilorten und angrenzenden Gemeinden von Schwäbisch Gmünd unterwegs[29].

Tab. 7: Gemeinden ohne alternative Mobilitätsangebote[30]

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

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

[29] https://www.gmuender-tagespost.de/p/1858967/.
[30] Anmerkung: Tabelle 6 berücksichtig ausschließlich alternative Mobilitätsangebote wie Car-, Bike- und Ridesharing, Mobilstationen und/oder mobile Dienstleistungen. Engagementbasierte Fahrdienste bleiben in Tab. 6 außen vor.

Tab. 8: Zusammenfassung ÖPNV- und Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

Landkreis Heidenheim			
Gemeinde	unterdurchschnittliche Erreichbarkeit ÖPNV	fehlende flexible Bedienungsformen	fehlende alternative Mobilitätsangebote
Dischingen[31]	X		X
Gerstetten	X		X
Herbrechtingen	X	X	
Nattheim	X	X	
Niederstotzingen	X	X	
Ostalbkreis			
Abtsgmünd	X		X
Adelmannsfelden			
Bopfingen	X		X
Eschach		X	
Essingen		X	X
Gschwend	X		
Kirchheim a.R.		X	X
Lauchheim		X	X
Leinzell		X	X
Neuler	X	X	X
Neresheim	X		X
Oberkochen		X	X
Obergröningen		X	X
Rainau	X		X
Riesbürg	X	X	X
Rosenberg	X		X
Stödtlen		X	X
Unterschneidheim	X		X
Wört		X	X

	unterdurchschnittliche Erreichbarkeit ÖPNV, fehlende flexible- und fehlende alternative Mobilitätsangebote
	fehlende flexible- und fehlende alternative Mobilitätsangebote

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

Es wird deutlich, dass Handlungsbedarf in den Gemeinden Neuler und Riesbürg, beide im Ostalbkreis liegend, besteht – Bedarf und Nachfrage vorausgesetzt. Diese zwei Gemeinden weisen sowohl Defizite bzw. Erreichbarkeitsbenachteiligungen im Bereich der ÖPNV-Erreichbarkeit auf, noch existieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt ÖPNV-ergänzende Maßnahmen, um die vorhandenen Erschließungslücken zu verringern. Neben den genannten Gemeinden konnten auch für die Gemeinden Essingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Leinzell, Oberkochen, Obergröningen, Stödtlen[32] und Wört weder flexible Bedienungsformen noch alternative Mobilitätsangebote im Rahmen der vorliegenden Studie ermittelt werden. Das Problem der unzureichenden Verfügbarkeit von ÖPNV-ergänzenden Angeboten im Ostalbkreis kann dabei zu einem gewissen Teil auf die Flächengröße des Landkreises zurückgeführt werden. Die Schaffung von flächendeckenden, alternativen Mobilitätsangeboten stellt Flächenlandkreise i.d.R. vor große Herausforderungen, da häufig große Entfernungen überwunden werden müssen. Es ist dennoch anzumerken, dass im Ostalbkreis eine Vielzahl von ergänzenden Mobilitätsangeboten zur Verfügung stehen, die sich jedoch nicht über alle Gemeinden erstrecken. ***Abb. 10: Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in*** Ostwürttemberg fasst die Ergebnisse der Tabelle 8 graphisch zusammen.

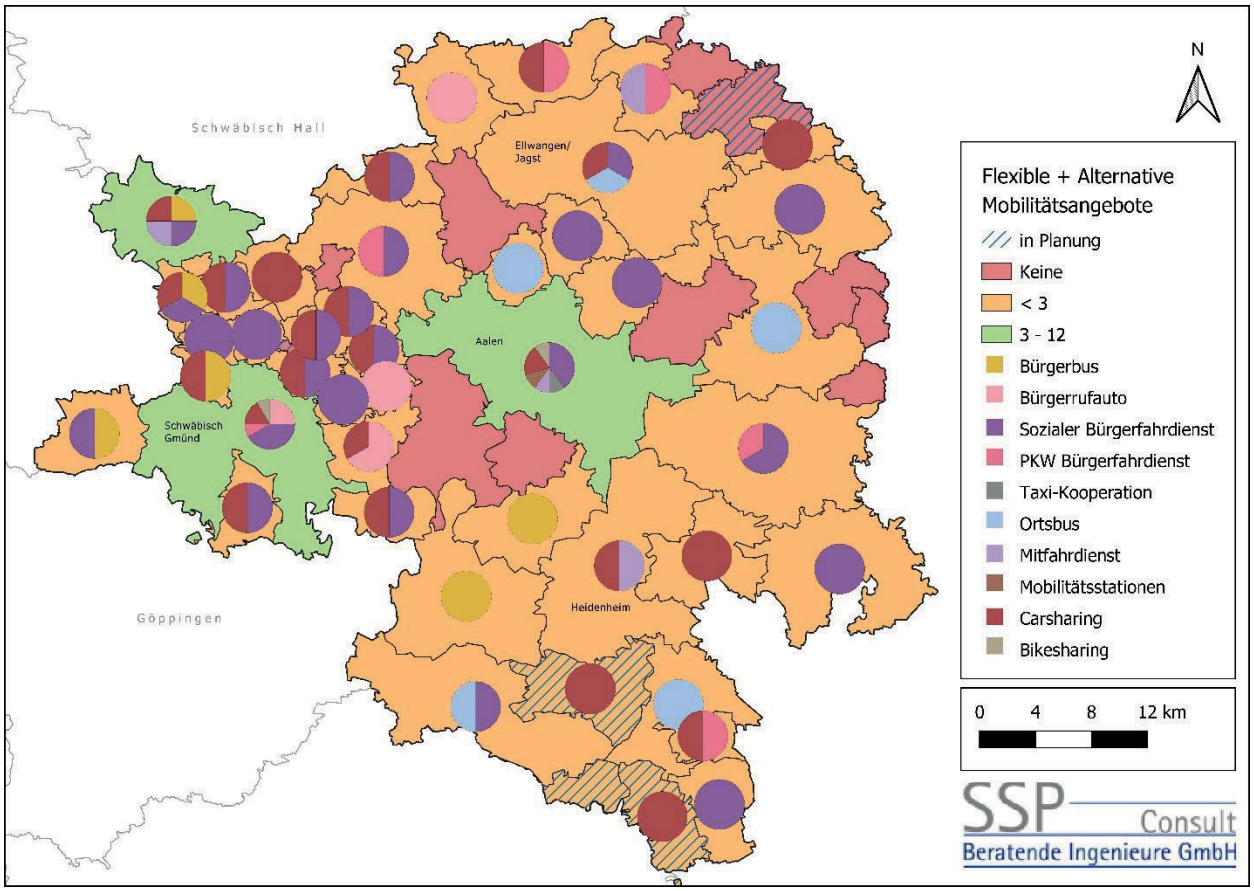


Abb. 10: Flexible Bedienungsformen und Alternative Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg

[32] Fahrdienst in Form eines ehrenamtlichen Bürgerautos in Planung.

6. Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

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

Die formulierten Handlungsempfehlungen basieren auf den Erkenntnissen bzw. Ergebnissen der zuvor angestellten Betrachtungen und sollen den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis sowie den Gemeinden als Hilfestellung zur Überwindung der Erschließungslücken dienen. Die Handlungsempfehlungen zielen darauf ab, ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zu initiieren und die Daseinsvorsorge langfristig zu sichern. Aus diesem Grund wurde versucht, Handlungsempfehlungen für alle Bereich d.h. Gesundheitswesen, Nahversorgung, Kultur und Bildung sowie das Erreichen von Mittel- und Unterzentren zu formulieren.

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

6.1 Allgemeine Handlungsempfehlungen

Nachhaltiges und interkommunales Mobilitätskonzept	
Ziele	• Anforderungen einer alternden Gesellschaft entsprechend, ohne die Interessen und Bedürfnisse jüngerer Altersgruppen zu vernachlässigen • Beitrag zur Reduzierung negativer Verkehrsfolgen leisten
Umsetzung	• Bestimmung des Status quo bzgl. der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsbedarfs durch eine Befragung der Bewohner/innen (Bedarfsermittlung) ○ Wo besteht Bedarf? ○ Wie kann der Bedarf befriedigt werden? ○ Ideenwerkstatt / Workshop ○ Szenarien / Leitbilder ○ Maßnahmenkatalog ○ Konzepterstellung
Stärken / Vorteile	• Bestandsaufnahme / Bedarfsermittlung • direktes Miteinbeziehen der Bevölkerung • Transparenz • Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins • Interkommunales Konzept
Schwächen / Nachteile	• hoher administrativer und organisatorischer Aufwand • Gefahr einer „aufgeblähten“ Organisationsstruktur besteht • externe Expertise vonnöten • hohe Kosten
Beispiel	• **Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis** *Mit dem Mobilitätskonzept verfolgt der Rheinisch-Bergische Kreis das Ziel, diese Ansätze zur Verbesserung, Optimierung und Etablierung neuer und bestehender Verkehrslösungen über alle Verkehrsträger hinweg in einer ganzheitlichen Strategie für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammenzuführen.* *https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx*

Auf der Grundlage des Mobilitätskonzeptes können weitere Maßnahmen zielgruppenscharf formuliert bzw. entwickelt werden. Parallel zur Ausrichtung der Handlungsmaßnahmen auf die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft sind auch die Interessen junger Menschen mit einzubeziehen. Dabei stehen sich die Interessen jüngerer und älterer Altersgruppen häufig diametral entgegen. Wie im Verlauf der vorliegenden Arbeit aufgezeigt, ist für ältere Personengruppen häufig der Zeitbereich zwischen 08.00 und 12.00 Uhr relevant, da zu dieser Zeit viele Erledigungen getätigt werden. Für jüngere Altersgruppen hingegen sind die Abendstunden sowie die Wochenenden von Relevanz. Diesen Spagat zu schaffen, stellt Gemeinden und Landkreise vor eine große und nicht zu unterschätzende Herausforderung. Das geplante Mobilitätskonzept Heidenheim-Aalen, welches einen ganzheitlichen, regionalpolitischen Entwicklungsansatz unter Einbeziehung der Siedlungsentwicklung verfolgt, ist eine neue Herangehensweise, um die Mobilitätsangebote besser zu vernetzen und die Region Ostwürttemberg

zukunftsfähig zu machen.[33] Auf dieser Basis kann es möglich sein, Handlungsmaßnahmen für die Landkreise Heidenheim und Ostalbkreis aus dem Gesamtkonzept auszukoppeln und anzuwenden. Zudem werden nachfolgend weitere allgemeine Handlungsmöglichkeiten aufgeführt.

Mobilitätsangebot für junge Altersgruppen	
Ziele	• Ausbau bzw. Stärkung des Mobilitätsangebots für junge bzw. jüngere Altersgruppen
Umsetzung	• Informationsveranstaltungen, Workshops, Aktionstage, Ideenwettbewerbe für jüngere Altersgruppen zum Thema Mobilität und den damit einhergehenden Problemen / Schwierigkeiten / Möglichkeiten / Chancen • JugendBus • Carsharing
Stärken / Vorteile	• Sensibilisierung und Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins • direktes Miteinbeziehen der jungen Bevölkerung • Zielgruppenbasiertes Handlungs- bzw. Ideenkonzept • Attraktivitätssteigerung der Region für junge Altersgruppen
Schwächen / Nachteile	• hoher administrativer und organisatorischer Aufwand • Risiko der Nichtbeteiligung
Beispiele	• **JugendBus Melsungen** *Mit dem JugendBus wird gewährleistet, dass Jugendliche in den Abendstunden sicher nach Kassel und zu Freizeitaktivitäten gelangen können. Der Kleintransport fährt für alle Jugendlichen im Alter von 14 bis 21 Jahren jeden Freitag, Samstag und vor Feiertagen. Das Projekt wird von einem Förderverein und einem Taxiunternehmen getragen.* *https://www.marggraf-melsungen.de/jugendbus.htm* • **Landstreicher in Anklam** *Der Landstreicher ist ein seit dem 1.September 2009 laufendes Modellprojekt des Arbeiter-Samariter-Bundes Kreisverband Ostvorpommern und Anklam. Das Fahrzeug wird durch das Projektgeleast und von einer Sozialarbeiterin gefahren. Der Landstreicher ist täglich im Einsatz und somit auch öffentlichkeitswirksam als Werbeträger für das Projekt unterwegs.* *Die Zielgruppe umfasst vor allem Jugendliche und junge Leute aus dem Amtsbereich Anklam-Land. Mit Hilfe des Landstreicher Busses wird es ihnen ermöglicht, z. B. außerhalbgelegene Workshops zu besuchen oder regionale und auch überregionale Ausflüge zu organisieren. Insgesamt können durch das Angebot 28 Gemeinden erreicht werden.* *http://www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/dokumente%20MV/110404_mobilitaet/landstreicher.pdf*

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

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

Bürgerbus-Konzept	
Ziele	• Aufbau eines interkommunalen Bürgerbus-Konzepts
Umsetzung	• Zusammenschluss und Koordination unterschiedlicher bestehender Bürgerbus-Konzepte (Dachverband / Verein) • bedürfnisorientierte und flexible Routenpläne • „Mehrfachfahrkarte“ bzw. Rabattsystem • stetige Adaption und Fortentwicklung des Konzepts an sich ändernde Nachfrage
Stärken / Vorteile	• flächendeckendes Angebot • Verringerung der Erschließungslücken in den Gemeinden • Reduzierung Individualverkehr • Verbesserung der Versorgungs- und Daseinsfunktion
Schwächen / Nachteile	• anfänglich hoher administrativer Aufwand zur Schaffung benötigter Strukturen (Plattform) • Finanzierung (ehrenamtlich / privatwirtschaftlich) • Kooperationspartner sind erforderlich • Genehmigung nach PBefG erforderlich
Beispiele	• **Bürgerbusse in Brandenburg** *Bürgerbusmodelle in dünn besiedelten Regionen und im Ortslinienverkehr im Land Brandenburg zeigen, dass der Wille der Bürger, selber etwas zur besseren Mobilitätsversorgung beizutragen, genutzt werden kann. Mit der Gründung des ersten Bürgerbusvereins 2005 in Gransee wurde gezeigt, dass sich bürgerschaftliches Engagement in gemeinsamer Arbeit mit dem örtlichen Mobilitätsanbieter für alle auszahlt. Inzwischen gibt es neben dem Bürgerbus-Verein Gransee drei weitere im Land Brandenburg mit insgesamt über 60 bürgerschaftlich engagierten Fahrerinnen und Fahrern. Und alle haben sich im täglichen Einsatz als zuverlässige Partner im öffentlichen Personennahverkehr bewährt.* *https://www.buergerbusse-brandenburg.de/2-uncategorised/42-buergerbusse-in-brandenburg* • **Bürgerbus Baden-Württemberg** *Das Angebot des Kompetenzzentrums richtet sich an Kommunen und Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV, Verkehrsverbünde und -unternehmen und an weitere Akteure in der ländlichen Mobilität, zum Beispiel die Betreiber von Bürgerbussen oder Rufbussen. Hier findet man die richtigen Ansprechpartner, um neue Konzepte für den ÖPNV zu entwickeln und in Pilotprojekten zu erproben. Das Kompetenzzentrum informiert über gesetzliche Rahmenbedingungen sowie eventuell schon bestehende vergleichbare Projekte und trägt so dazu bei, den Planungs- und Arbeitsaufwand vor Ort zu begrenzen.* *https://www.buergerbus-bw.de*

Rufbusse als ÖPNV Zubringer	
Ziele	• Anbindung an den ÖPNV verbessern
Umsetzung	• Rufbusse übernehmen die Funktion des Zubringers zum ÖPNV (Bahn und Bus), aber nur wenn keine ÖPNV-Fahrt 30min vor bzw. nach gewünschter Abfahrtszeit stattfindet • zudem gewohnte Start-Ziel-Fahrten mit dem Rufbus möglich
Stärken / Vorteile	• verbesserte Anbindung an den ÖPNV für alle Altersgruppen • kürzere Reisezeiten • steht nicht in Konkurrenz zum Linienverkehr • Reduzierung Individualverkehr
Schwächen / Nachteile	• Genehmigung nach PBefG erforderlich • Finanzierung • organisatorischer Aufwand da Ausrichtung an den Fahrplänen des Linienverkehrs • Kooperationspartner erforderlich
Beispiele	• **ILSE-Bus im Landkreis Vorpommern** *Das vollflexible Rufbus-Angebot "ILSE-Bus" wurde im Dezember 2017 im gesamten Bereich des Amtes Peenetal/Loitz mit einer Verlängerung bis in die Hansestadt Demmin eingeführt. Der ILSE-Bus fährt Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr.* *Das Angebot dient als Zubringer zur Hauptbuslinie Greifswald - Loitz - Demmin, zur Beförderung zwischen sämtlichen Haltestellen innerhalb des Amtes sowie als Verdichter auf der Busachse im Abschnitt Loitz - Demmin, wenn auf dieser, Angebotslücken größer als eine Stunde, auftreten.* *Durch den ILSE-Bus als Zubringer zur Hauptbuslinie ist diese nun jederzeit auch von den Bewohnern des Amtes erreichbar, die abseits der Busachse wohnen. Dies bedeutet wiederum, dass die Versorgungszentren Loitz, Demmin und Greifswald für die Bewohner häufiger und flexibler mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.* *http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/fileadmin/files/Grafiken/regionen/Flyer_ILSE_Bus.pdf* • **Rufbussystem Virngrund** *Der Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung des Ostalbkreises empfiehlt das Rufbussystem im Virngrund zum 1. Juni 2020 einzuführen.* Weitere Infos: *http://www.nahverkehr.ostalbkreis.de/*

Mitfahrnetz-/zentrale	
Ziele	• Ausbau und Stärkung der bestehenden Mitfahrmöglichkeiten • Erhöhung der privaten Mobilität für alle Altersgruppen

Umsetzung	• gemeinsame Online-Plattform
	• ohne Online-Plattform durch:
	  ○ Mitfahrerparkplätze
	  ○ Mitfahrbänke

Stärken / Vorteile	• kostengünstig, da keine Kosten für Anbieter und Nutzer • kürzere Reisezeiten • Bedarfsgerechte Ergänzung zum ÖPNV • flexibel, da kein festes Streckennetz mit Haltestellen • Reduzierung des Individualverkehrs • Stärkung des Gemeinschaftsgefühls in den Gemeinden • touristisches Potenzial
Schwächen / Nachteile	• Aufbau einer gemeinsamen Online-Plattform/Portal • keine Garantie, dass die Fahrt stattfindet • führt nicht zu einer Verbesserung der Erschließung in den Abendstunden, an Wochenenden und an Feiertagen
Beispiele	• **Fahrstuhl - Das Mitnahmenetzwerk Main-Spessart** *Beim Fahrstuhl handelt es sich um ein Netzwerk aus blauen Mitnahmestühlen, die an Schlüsselpunkten in der Region platziert sind. Das Setzen auf einen Fahrstuhl signalisiert dabei eine stille und unverbindliche Anfrage an den Vorbeifahrenden (Prinzip Trampen - Mitfahrerbank). Zusätzlich können über den Messengerdienst Telegram im Vorfeld Fahrten zwischen Fahrer/in und Mitfahrer/in vereinbart werden. Treten Sie hierzu einfach der auf der Website verlinkten Telegram-Gruppe bei.* *https://www.derfahrstuhl.de/* • **Mitfahrbänkle Landkreis Tuttlingen** *Ist ein Zusammenschluss der Gemeinden Aldingen, Denkingen, Frittlingen, Deißlingen und Wellendingen zu einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsregion. Die Nachhaltigkeitsregion FÜNF G unterstützt die Idee des Mitfahrbänkles in den Gemeinden. Die Bänkle stehen jeweils in Fahrtrichtung und sind nicht für beide Richtungen gedacht, deshalb steht, immer in der Nähe einer Bushaltestelle, auf jeder Straßenseite ein Bänkle.* *http://mitfahrbaenkle.mitfahrbaenkle.de/?page_id=62* • **Mitfahrbänke-Netzwerk Jagstregion** *Ziel des Netzwerks ist es, ein einfaches System der freiwilligen Mitnahme zu ermöglichen. Die Mitfahrbänke ergänzen den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und regen zu mehr Miteinander im Dorf und in der Region an. Insbesondere Menschen, die nicht selbst fahren können oder kein eigenes Fahrzeug haben, profitieren. Das Mitfahrbänke-Netzwerk in der Jagstregion wurde durch das regionale Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr beim Regionalverband*

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

Radkonzept / Elektrofahrräder und Pedelecs	
Ziele	• Anbindung an den ÖPNV verbessern • Rad / Pedelec als Zubringer zum ÖPNV
Umsetzung	• Ausbau der vorhandenen Radinfrastruktur • Radverleih-System mit Elektrofahrrädern und Pedelecs • Ladestationen • Abstell- und Rückgabestandorte in den Gemeinden • im Rahmen eines Förderprojektes realisierbar
Stärken / Vorteile	• verbesserte Anbindung an den ÖPNV für alle Altersgruppen • touristisches Potenzial • klimafreundliche Mobilität
Schwächen / Nachteile	• Finanzierung • Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur (Ladestationen etc.) • Kooperationspartner erforderlich • hoher administrativer und technischer Aufwand
Beispiele	• **RVK e-Bike Rhein-Voreifel-Region** *Die Verleihstationen, die ausschließlich E-Bikes anbieten, werden an ÖPNV-Knotenpunkten errichtet und zunächst mit jeweils zehn E-Bikes bestückt. Auf diesem Wege wird den Menschen eine weitere umweltfreundliche und sehr flexible Mobilitätsalternative angeboten, im Alltag wie auch in der Freizeit.* *https://www.nextbike.de/de/rvk/* • **RegioRadStuttgart** *Das Fahrrad-Verleihsystem RegioRadStuttgart bietet für kurze und mittlere Strecken eine Alternative zum Auto. In der Landeshauptstadt und weiteren Kommunen in der Region stehen 1.100 Fahrräder inclusive Pedelecs im blauen Design für das tägliche pendeln oder Tagesausflüge bereit. Aktuell stehen mehr als 370 Pedelecs, 150 in Stuttgart und mehr als 220 in den Kommunen zum entleihen bereit. Die Pedelecs müssen immer an einer Ladestation zurückgegeben werden, damit der nächste Nutzer wieder ein geladenes Pedelec erhalten kann.* *https://www.regioradstuttgart.de/de*

Intermodalität mit Kurier-, Express und Paketdiensten	
Ziele	• Versorgung und Bereitstellung eines mobiles Services und Dienstleistungen für die Bevölkerung
Umsetzung	• Busse transportieren neben Personen auch Dinge des täglichen Bedarfs und bieten weitere Serviceleistungen an • KEP übernehmen Versorgungsfunktion

Stärken / Vorteile	• Verknüpfung und Bündelung verschiedener Dienstleistungen
	• Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge
	• kurze und direkte Wege tragen zu einer klimafreundlichen Mobilität bei
	• Konzept ist auf andere Bereiche übertragbar bzw. ausweitbar
	  ○ Bücherbus
	  ○ mobile Musikprojekte
	  ○ Medibus
	  ○ mobiler Bürgerservice
	  ○ mobiler Bankservice

Schwächen / Nachteile	• Kooperationen mit Partnern aus dem ÖPNV-Bereich unabdingbar • Orientierung an Fahrpläne und feste Haltestellen • in Flächenlandkreisen schwierig umsetzbar, da die Entfernungen sehr groß sind • Finanzierung • begrenztes Transportvolumen
Beispiele	▪ **kombiBUS Uckermark** *Nach skandinavischem Vorbild befördert die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) seit September 2012 in ihren Linienbussen neben Personen zusätzlich auch Güter. Nach Abschluss des Modellprojekts läuft der Betrieb auf Basis des regulären Linienverkehrs inzwischen reibungslos. Der kombiBUS vernetzt auch Wirtschaftsakteure miteinander und etabliert dadurch einen dynamischen regionalen Markt, der vorher in dieser Form nicht existierte. Denn nun ist auch der kostengünstige Transport von Kleinstmengen möglich.* *http://kombibus.de/*

Exkurs:

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

Bürgerbus EMiL (Landkreis Kaiserslautern)
„Der Bürgerbusverein Hütschenhausen folgt ab sofort der amtlichen Empfehlung, den Personentransport mit seinem Bürgerbus EMiL bis auf Weiteres einzustellen. Stattdessen plant er in Zusammenarbeit mit dem Netto-Markt einen Transportservice für selbst bestellte Waren. Dieses Angebot ist vor allem für Menschen gedacht, die einer der durch das Virus besonders gefährdeten Bevölkerungsgruppen angehören. Es soll in der nächsten Woche beginnen, steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Lage dies dann noch zulässt. Kunden können jeweils dienstags und donnerstags bis 16 Uhr telefonisch Waren im Markt direkt bestellen, die an den Folgetagen (Mittwoch und Freitag) von den Fahrern des Bürgerbusses EMiL zugestellt werden.“[34]

Bürgerbus Bardowick (Landkreis Lüneburg)
„Die Personenbeförderung ist eingestellt. Dennoch wollen die Fahrer des Bürgerbusses Bardowick weiterhin für ihre Fahrgäste da sein, besonders jetzt in der schweren Zeit der Corona-Krise. „Wir bieten einen Einkaufs- und Bringdienst an für diejenigen, die bereits angemeldet sind beim Bürgerbus und diesen in Anspruch nehmen dürfen.“[35]

Bürgerbus Schneifel (Landkreis Vulkaneifel)
„Eifelweit sorgen in mehreren Gemeinden Bürgerbusse dafür, dass besonders ältere Menschen ohne Auto zum Arzt kommen oder ihre Einkäufe erledigen können. In Zeiten der Corona-Krise ist das anders. Weil die Senioren besser zuhause bleiben, um sich nicht anzustecken, und auch die zumeist älteren Fahrer geschützt werden sollen, ist diese Art des Personentransports eingestellt worden. Dennoch bleiben die Busse vielerorts nicht in den Garagen. Wegen der Corona-Krise hat das Bürgerbus-Team unlängst beschlossen, die Personenbeförderung einzustellen, dafür aber einen Einkaufsservice anzubieten.“[36]

Errichtung von Mobilstationen	
Ziele	• Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote an einem zentralen Punkt (bspw. Bahnhaltepunkt)
Umsetzung	• Analyse der Standorte für Mobilstationen und potenzielle periphere „Ableger“ • Schaffung von Pkw-Stellplätzen und Radabstellanlagen • Errichtung von Taxiständen • (E-)Bike- und Carsharing • Ladestationen • Gastronomische Einrichtungen • Gepäckschließfächer • Aufenthaltsräume • Mobilstationen als einheitliche Marke präsentieren

[34] https://www.wochenblatt-reporter.de/ramstein-miesenbach/c-lokales/personentransport-ist-eingestellt_a181072
[35] https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/2708332-buergerbus-liefert-einkaeufe
[36] https://www.volksfreund.de/region/vulkaneifel/busfahrer-bringen-beduerftigen-in-der-eifel-lebensmittel

Stärken / Vorteile	• Verknüpfung und Bündelung von Verkehrsangeboten • Sicherung der Erreichbarkeit peripherer Gebiete • sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und Verringerung von ÖPNV-Erschließungslücken • Verringerung des Individualverkehrs
Schwächen / Nachteile	• Finanzierung • Kooperationen sind unabdingbar • Wiedererkennungswert bzw. einheitliche Marke sind von großer Bedeutung, da dadurch vom Nutzer/in eine Verbindung zwischen der Marke und dem Angebot hergestellt werden kann • die Schaffung von Informationsplattformen und Smartphone-Applikationen benötigt ein hohes Maß an fachlichem und technischen Know-how
Beispiele	▪ **STmobil (Kreis Steinfurt)** *Das Konzept STmobil erstreckt sich über drei Landgemeinden und besteht aus einer Zentralstation (Mettingen), zwei Ausgabepunkten und peripheren Abstellanlagen. Die Station verknüpft die Verkehrsträger Schiene, Bus, Taxi, Pkw und Rad. Zudem besteht ein Shop-in-Shop-System mit Einzelhandel. Betreiber sind die RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH im Auftrag des Kreises Steinfurt.* *https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf* ▪ **Mobilstation Altenbeken** *Die Mobilstation Altenbeken ist ein Gemeinschaftsprojekt unterschiedlicher Akteure. Da Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesharing, Bus und Bahn nur in seltenen Fällen aus einer Hand angeboten werden, mussten einige Projektpartner für die Umsetzung und den Betrieb gefunden werden. Neben den Kommunen waren von Beginn an der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph), der Fördergelder für das Vorhaben in Aussicht stellte und das Regional-forstamt Hochstift vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW beteiligt. Die Mobilstation befindet sich am Bahnhof Altenbeken und verknüpft die Verkehrsmittel Bahn, Bus, Rad und Auto, bietet Bike&Ride Park&Ride und E-Ladestationen.* *https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/mobilstation-flyer_internet.pdf*

Ausbau des Carsharing-Angebotes	
Ziele	• Schaffung eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis
Umsetzung	• Aufbau eines Kooperationsnetzwerkes und Klärung des Betreibermodells • Errichtung von Carsharing-Standorten in den Gemeinden

Stärken / Vorteile	• kurzfristig umsetzbar, da sich am Ostalbkreis orientiert werden kann • Sicherung der Erreichbarkeit peripherer Gebiete • Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge • touristisches Potenzial
Schwächen / Nachteile	• Kooperationen mit Partnern unabdingbar • Finanzierung hängt maßgeblich von Kooperationen ab (Beschaffung, Wartung etc.)
Beispiele	▪ **Carsharing Ostalbkreis** *Es ist bereits in vielen Gemeinden des Ostalbkreis ein Standort vorhanden, an dem Fahrzeuge geliehen werden können. Betrieben wird das Ford Carsharing-Konzept privatwirtschaftlich vom Autohaus Baur in Kooperation mit FLINKSTER.* *https://www.autohausbaur.de/index.php?id=113* ▪ **E-Carsharing in Ostwürttemberg** *Mit E-Carsharing setzt man auf eine ökologische Mobilitätslösung, die umweltfreundliche Elektroautos und Strom aus erneuerbaren Energien kombiniert. Das Prinzip des E-Carsharing ist einfach und grün: man teilt sich ein E-Fahrzeug, anstatt es dauerhaft anzuschaffen.* *E-Carsharing Gmünd bewegt! https://www.stwgd.de/mobilitaet.html* *E-Carsharing u.a. in Hermaringen und Niederstotzingen* *https://www.swu.de/swu2go* ▪ **Carsharing im Landkreis Ebersberg** *Das Projekt strebt den Nachweis an, dass sich **Carsharing nicht nur für große Städte** eignet, sondern auch flächendeckend in teils ländlich geprägten Regionen möglich und sinnvoll ist.* *Das Vorhaben besitzt bundesweit Modellcharakter. Während in nahezu allen Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern teils sogar mehrere konkurrierende Carsharing-Anbieter und dazu große Konzerne (Deutsche Bahn AG, BMW / Sixt, Daimler AG und weitere) tätig sind, können nur in sehr wenigen kleineren Kommunen die Bürger auf Carsharing-Autos zugreifen.* *Diesem Umstand will der Landkreis Ebersberg entgegenwirken und ist bereits jetzt mit elf eigenständigen Carsharing-Anbietern in elf Gemeinden bundesweit führend. Die Modellhaftigkeit des Vorhabens beinhaltet, dass es generell auf ähnlich strukturierte Gebiete (in Deutschland) übertragbar ist.* *Seit Mai 2019 verfügt der Landkreis Ebersberg über ein Angebot von insgesamt 11 Carsharing Vereinen und baut damit seine bundesweite Führung als Landkreis mit dem größten Carsharing-Angebot weiter aus. Mit einer gemeindescharfen Abdeckung von über 110.000 Einwohnern, wohnen damit mittlerweile über 80 % der Einwohner des Landkreises Ebersbergs in einer Gemeinde mit Carsharing.* *https://www.ebe-carsharing.de/*

Exkurs:

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

Prüfung autonomer Fahrpotenziale /-dienste	
Ziele	• Ergänzung des bestehenden Angebotes „für die Fläche“ • Zubringer zu Bus- und Bahnlinien • Verbindungsverkehr zwischen kleinen Orten bzw. Siedlungsgebieten • Anbindung an touristische Einrichtungen
Umsetzung	• fahrerlose, automatisierte Fahrzeuge mit festem Fahrplan und Strecke
Stärken / Vorteile	• Sicherstellung der Nahversorgung und der Daseinsvorsorge • Verringerung der ÖPNV-Erschließungslücken • Verringerung des Individualverkehrs • touristisches Potenzial • potenzielle positive Effekte durch Aufmerksamkeit und Modellcharakter-Funktion
Schwächen / Nachteile	• Finanzierung • nur mit Hilfe von Kooperationen bzw. im Rahmen eines Forschungsprojektes realisierbar • Technik des autonomen Fahrens zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vollends entwickelt • Parameter wie Akzeptanz, Umwelt- und gesellschaftlich-soziale Effekte und Wirtschaftlichkeit bisher nur unzureichend untersucht
Beispiele	▪ **AutoNV OPR Landkreis Ostprignitz-Ruppin** *Bahn und Bus sind auch für die ländliche Bevölkerung bedeutsam, um sich zu versorgen, Behördengänge zu erledigen, den Arbeits- oder Ausbildungsort zu erreichen, in der Freizeit mobil zu sein und auch um Kindern und Jugendlichen elternunabhängige Wege zu ermöglichen. Insbesondere für Einwohnerin- nen und Einwohner ohne eigenes Auto sind öffentliche Verkehrsmittel Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben und gesellschaftliche Teilhabe: Auch auf dem Land gibt es viele Men- schen, die keinen eigenen Pkw nutzen können oder wollen. Anhand eines Probebetriebs soll in der Modellregion Ostprignitz-Ruppin untersucht werden, wie automatisierte Flotten, als Teil öffentlicher Verkehrsangebote im ländlichen Raum, zu einer Verbesserung der Versorgung und Erreichbarkeit im Sinne einer Mobilitätsrevolution in ländlichen Räumen beitragen können.* *https://www.autonv.de/*

Exkurs:

Im Rahmen der Studie „Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen im ländlichen Raum“[37] wurde ermittelt, dass auch bei vergleichsweise geringer Verkehrsnachfrage ein effizienter Betrieb von flexiblen Sammelverkehren mit kleineren Fahrzeugen möglich ist. Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen und gutem Bündelungspotenzial ist im ländlichen Raum umsetzbar und nimmt mit steigender Nachfrage an Effizienz zu. Somit besteht das Potenzial, Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu verändern.

In ***Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen*** sind die oben aufgeführten Handlungsempfehlungen nach Kosten und Dauer bis zur Umsetzung entsprechend eingeordnet. Handlungsmöglichkeiten bzw. -empfehlungen die sich links unten befinden, sind mit geringeren Kosten verbunden und lassen sich kurzfristig umsetzen. Dazu zählen die Ausweitung des Mobilitätsangebotes für junge Altersgruppen sowie die konzeptionelle Planung und Errichtung von Mitfahrmöglichkeiten in Form von Mitfahrbänken in den Gemeinden.
Maßnahmen bezüglich Bürgerbus und Rad, sowie der Einsatz von Bürgerbussen als ÖPNV-Zubringer und Lösungsansätze zur intermodalen Nutzung von Kurier-, Express- und Paketdiensten lassen sich mittelfristig realisieren. Die Errichtung von Mobilstationen sowie die Ausweitung des Carsharing-Angebotes, vor allem im Landkreis Heidenheim, sind ebenfalls mittelfristig realisierbar, aber mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden, als die zuvor genannten Maßnahmen.
Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, welches Gemeinde- bzw. Landkreisübergreifend wirksam sein soll, bedingt neben einer langfristigen Erarbeitungs- und Umsetzungszeit auch ein großes finanzielles Budget. Dieses trifft auch auf die Umsetzung autonom betriebener Fahrdienste zu. Des Weiteren verlangt diese Maßnahme ein hohes Maß an rechtlichen und technischen Voraussetzungen, wodurch sich Zeit- und monetärer Aufwand zusätzlich erhöhen.

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

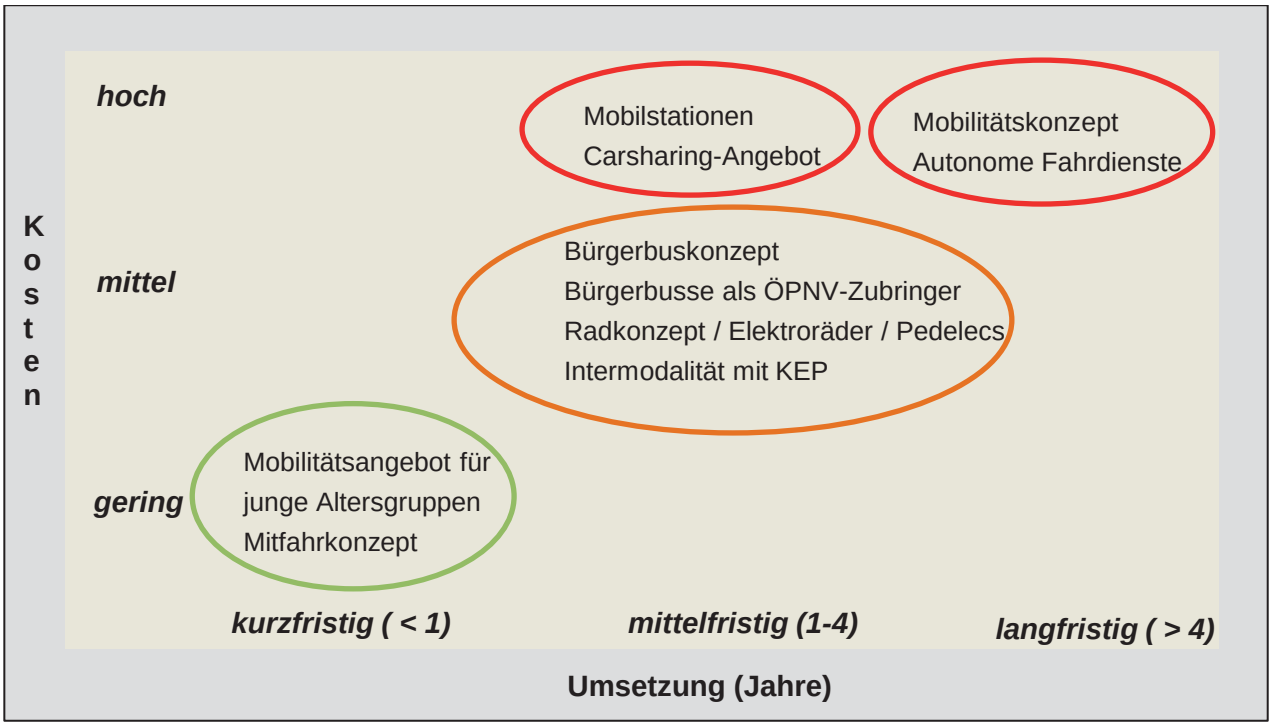


Abb. 11: Einordnung der Handlungsempfehlungen

6.2 Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten für die Gemeinden

6.2.1 Gemeinde Neuler

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

Die Gemeinde Neuler ist sowohl durch eine ausbaufähige ÖPNV-Erreichbarkeit[42] gekennzeichnet, noch existieren im Gemeindegebiet zum gegenwärtigen Zeitpunkt flexible Bedienungsformen und/oder alternative Mobilitätsangebote zur Verringerung der ÖPNV-Erschließungslücken. Somit liegt in der Gemeinde großes Potenzial für ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote, welche die Erschließungssituation verbessern. Dieses Potenzial sollte auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung genutzt werden. Das Durchschnittsalter in der Gemeinde Neuler wird sich bis zum Jahr 2035 um > +5 Jahre erhöhen.

- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Neuler (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Ausweitung bzw. Orientierung am Bürgerbus-Konzept der Gemeinde Hüttlingen
- Einrichtung einer mobilen Apotheke zur Überwindung der Erreichbarkeitsbenachteiligung
- Neuler kann als potenzieller Ausgabepunkt bzw. peripherer Standort einer Mobilstation dienen, da die Gemeinde zwischen Aalen und Ellwangen liegt (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
- Schaffung infrastruktureller und technischer (Breitbandversorgung)[43] Voraussetzungen für Dienstleistungen aus dem digitalen Bereich wie bspw. Telemedizin[44]
- weiterhin sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen, Kultur und Freizeit / Bildung anzustreben (vgl. Fahrbücherei Landkreis Celle[45], Bücherbus Uelzen[46], mobile Musikschule MOMU[47], Rollende Arztpraxis - Gesundheitsregion Wolfenbüttel[48] etc.)

[38] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[39] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[40] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[41] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[42] Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung, Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregierung und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg, Dortmund, 2019.
[43] Es ist davon auszugehen, dass für den Bereich Telemedizin bzw. das Gesundheitswesen zwischen 50 und 1000 Mbit/s benötigt werden. Derzeit haben in der Gemeinde Neuler ca. 88% der Haushalte 50 Mbit/s zur Verfügung, 1000 Mbit/s stehen nur rund 7% der Haushalte zur Verfügung. (vgl. BMVI Breitbandatlas 2020).
[44] https://www.bundesbaublatt.de/artikel/bbb_An_Glasfaser_fuehrt_kein_Weg_vorbei_3321966.html
[45] https://www.kfb-celle.de/.
[46] https://www.buecherbus-uelzen.de/.
[47] https://www.momu.de/.
[48] http://www.innovative-gesundheitsmodelle.de/home.

6.2.2 Gemeinde Riesbürg

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

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

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

- Initiierung eines (interkommunalen) Ruf- oder Bürgerbusses bzw. Bürgerrufautos (vgl. Steinheim, Mögglingen etc.), welcher auch als Zubringer zum ÖPNV (vgl. ILSE-Bus Vorpommern) eingesetzt werden kann, um für alle Gemeindegebiete einen Anschluss an den Bahnhaltepunkt Pflaumloch und die Riesbahn herzustellen
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Riesbürg (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- auch in Riesbürg ist die Schaffung mobiler Dienstleistungen in den Bereichen Nahversorgung, Bildung und Gesundheitswesen empfehlenswert (vgl. DB Medibus Nordhessen[53], HEIKO mein Kaufzuhaus[54], Tante Emma 2.0[55], Fahrbücherei Landkreis Celle[56])
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

[49] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[50] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088.
[51] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[52] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[53] https://www.dbregio.de/db_regio/view/mdb/db_regio/medibus/mdb_273745_brosch_re_medibus.pdf.
[54] https://www.heiko-kaufzuhaus.de/.
[55] http://dorfladen-netzwerk.de/tag/tante-emma/.
[56] https://www.kfb-celle.de/.

6.2.3 Gemeinde Essingen

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

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

- die Gemeinde Essingen bietet sich aufgrund der räumlichen Nähe zu Aalen und zu den Bahnhaltepunkten Mögglingen und Oberkochen als Ausgabe- bzw. peripherer Standort einer Mobilstation an (vgl. STmobil Landkreis Steinfurt)
    - Bus, Taxi, Park&Ride, Car- und Bikesharing, Pedelecs, Paketstation etc.
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Essingen (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- Initiierung und Unterstützung von sozialen und privaten Bürgerfahrdiensten (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Prüfung eines Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher die Gemeinde Essingen erschließt und an das Mittelzentrum Aalen anbindet (vgl. AG Bürgerbus Lorch, ILSE Bus Vorpommern)
- Zusteiger-Mitnahme-System in Form von Pendler- und Mitfahrparkplätzen (vgl. Mitfahrparkplätze Rheinland-Pfalz[61])
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)
- *(Anschluss an die Remsbahn durch den Bahnhalt Essingen ist von Bedeutung für die Gemeinde und sollte geprüft werden)*[62]

[57] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[58] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088.
[59] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[60] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[61] http://83.243.48.151/mitfahrerparkplaetze/
[62] Die Maßnahme bezieht sich nicht auf flexible Bedienungsformen bzw. alternative Mobilitätsangebote. Wurde aber aufgrund der Wichtigkeit für die Gemeinde Essingen mit aufgeführt

6.2.4 Gemeinde Kirchheim a.R.

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

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

- interkommunaler Ruf- oder Bürgerbus, welcher die Gemeinden Kirchheim a.R. und Riesbürg miteinander verbindet und an den Bahnhaltepunkt Pflaumloch (vgl. AG Bürgerbus Lorch) anschließt (interkommunale Akteurs-Initiative)
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Kirchheim a.R. (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.)
- weiterhin sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen und Bildung anzustreben, um die Erschließungslücken in diesen Bereichen zu verringern (vgl. DB Medibus Nordhessen, TeleArzt Oberbergischer Kreis[67], Mobile Zahnarztpraxis Uckermark[68], Sozio-Med Mobil Samtgemeinde Elm-Asse[69], Fahrbücherei Landkreis Celle, Jugendkunstschule Mobil Ostalbkreis)
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

[63] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[64] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=GS136088.
[65] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[66] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[67] https://www.angelus-lindlar.de/leistungsbereiche/#c41
[68] https://www.svz.de/regionales/brandenburg/panorama_bb/mit-der-praxis-im-koffer-id8083871.html
[69] https://sozio-med-mobil.de/

6.2.5 Lauchheim (Stadt)

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

Lauchheim mit seinen Ortsteilen Hülen und Röttingen befindet sich nordöstlich von Aalen und ist mit knapp 5.000 Einwohner die kleinste Stadt im Ostalbkreis. Vergleichend zu den vorher genannten Gemeinden konnten in Lauchheim weder flexible Bedienungsformen noch alternative Mobilitätsangebote, insbesondere zur Anbindung der Ortsteile an den Hauptort, recherchiert werden. Mit Hilfe der nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten soll es gelingen, Potenziale im Bereich der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote zu aktivieren. Wie die Gemeinde Essingen befindet sich auch Lauchheim in räumlicher Nähe zum Mittelzentrum Aalen. Folglich bietet sich auch Lauchheim als Standort für eine Mobilstation an. So ist es möglich, ein Netzwerk aus Mobilstationen bzw. Ausgabe- und peripheren Standorten zu schaffen. Die Zentralstation bzw. weitere kleinere Abgabestationen sollten in Aalen[74] liegen.

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

[70] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[71] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[72] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[73] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[74] Anmerkung: Für Aalen existiert bereits ein Vorschlag zur Errichtung von Mobilstationen. Vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2030, https://www.aalen.de/verkehrsentwicklungsplan-der-stadt-aalen-mobilitaetskonzept-.46515.25.htm.

6.2.6 Gemeinde Leinzell

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

Die Gemeinde Leinzell ist durch die räumliche Nähe zum Mittelzentrum Schwäbisch Gmünd, seiner eigenen zentralen Funktion mit weiterführenden Schulen im Schulzentrum Leinzell, Arzt, Zahnarzt, Apotheke, Hallenbad, Seniorenheim und seiner Lage als Verkehrsknotenpunkt gut durch den ÖPNV erschlossen. Dennoch fehlen wie auch in den anderen Gemeinden ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote[79]. Mit Blick auf das Durchschnittsalter der Gemeinde Leinzell wird deutlich, dass die Gemeinde zu einer der ältesten im Ostalbkreis zählt. Bis zum Jahr 2035 wird das Durchschnittsalter in der Gemeinde Leinzell um bis zu +5 Jahre ansteigen. Vielen Einwohnern wird es dann nicht mehr möglich sein, den eigenen Pkw bzw. den ÖPNV zu nutzen. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Bedeutung weitere Mobilitätsangebote in der Gemeinde etablieren. Die nachfolgenden Handlungsmöglichkeiten sollen dabei helfen, diese zu etablieren.

- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Leinzell (vgl. Bartholomä, Ellwangen, Gschwend etc.) bzw. Vertiefung des Angebotes durch das Dorfauto Iggingen
- Initiierung und Unterstützung von sozialen und privaten Bürgerfahrdiensten (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- Konzept für Mitfahrzentrale bzw. Mitfahrbank initiieren (vgl. Fahrstuhl - Das Mitnahmenetzwerk Main-Spessart)
- Einführung eines Bürgerbusses bzw. Anruf-Busses, welcher die Gemeinde Leinzell erschließt und an das Mittelzentrum Aalen anbindet
- vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung sind mobile Dienste in den Bereichen Gesundheitswesen und Bürgerservice anzustreben (vgl. TeleArzt Oberbergischer Kreis, Sozio-Med Mobil Samtgemeinde Elm-Asse, Rollendes Rathaus Gemeinde Friedeburg[80], Mobiler Bürgerservice Landkreis Ostprignitz-Ruppin[81])
- zudem sollten bestehende Pflegedienste (GeronVita) weiter gestärkt und ausgebaut werden
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

[75] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[76] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[77] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[78] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[79] Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist in der Gemeinde Leinzell ein Dorfauto in Planung. Wann dieses an den Start geht, konnte im Rahmen der vorliegenden Studie nicht ermittelt werden. Weitere Informationen unter: https://www.leinzell.de/index.php?id=324?&publish[id]=888732&publish[start]=.
[80] http://gemeinde-friedeburg.de/typo3_src-7.6.12/index.php?id=171.
[81] https://www.wittstock.de/seite/177349/mobiler-b%C3%BCrgerservice.html.

6.2.7 Oberkochen (Stadt)

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

Wie die Gemeinde Essingen und die Stadt Lauchheim liegt auch die Stadt Oberkochen in direkter räumlicher Nähe zu Aalen und weist zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine flexiblen Bedienungsformen sowie alternativen Mobilitätsangebote auf. Die Stadt Oberkochen ist geprägt durch eine dynamische positive Entwicklung der Unternehmen, starken Pendlerverkehr, steigendem Bedarf an Wohnraum und Bevölkerungszuwachs. Zudem ist die Bevölkerung von Oberkochen mit einem Durchschnittsalter von 45,5[86] Jahren eine der ältesten im Ostalbkreis. Dieses muss bei der Planung und Umsetzung von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebotes berücksichtigt werden. Wie schon in den Gemeinden Essingen und Lauchheim sollte auch in Oberkochen das Potenzial als peripherer Standort einer Mobilstation geprüft werden. Ergänzend müssen weitere Maßnahmen zur Implementierung ÖPNV-ergänzender Mobilitätsangebote umgesetzt werden.

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

[82] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[83] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[84] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[85] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[86] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/010350xx.tab?R=GS136050.

6.2.8 Gemeinde Obergröningen

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

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

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

[87] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[88] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[89] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[90] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.

6.2.9 Gemeinde Stödtlen

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

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

- Einführung eines (interkommunalen) Bürgerbusses um die Anbindung an Ellwangen und Jagstzell und somit an den ÖPNV (StadtBus Ellwangen und Obere Jagstbahn) herzustellen
- Nutzung des Bürgerbusses als Kurier- und Paketdienst (vgl. kombiBUS Uckermark[96])
- Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Gemeinde Stödtlen (vgl. Eschach, Schechingen, Göggingen etc.)
- Initiierung eines soz. Bürgerfahrdienst (vgl. AG Bürgerbus Gschwend, Pkw-Bürgerfahrdienst Abtsgmünd, DRK Mobil Täferrot) (Ansprechen von Vereinen und sozialen Einrichtungen, Informationsveranstaltungen, Aktionstage etc.)
- weiterhin sind mobile Dienste im Bereich Nahversorgung anzustreben (vgl. 1-2-3 Markt Bad Soden[97], Lemke´s rollender Supermarkt[98])
- Fortführung der laufenden Planung/Beteiligung am interkommunalen „Mitfahrbänke-Netzwerkes Jagstregion“
- Mobilitätsangebot für junge Bevölkerungsgruppen stärken und ausbauen (vgl. Jugend-Bus Melsungen, fiftyFifty-Taxi Ostalbkreis)

[91] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[92] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[93] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[94] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.
[95] https://www.stoedtlen.de/index.php?id=25
[96] http://kombibus.de/
[97] http://www.123markt.bwmk.org/index.php
[98] http://www.lemkes-rollender-supermarkt.de/verkaufsgebiete/index.php

6.2.10 Gemeinde Wört

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

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

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

[99] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS136046.
[100] https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS136087.
[101] https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035082.tab?R=GS136046.
[102] https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS136046.

6.2.11 Einordnung der Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten

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

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

Anzumerken ist, dass immer auch die bestehenden bzw. fehlenden Voraussetzungen in den Gemeinden berücksichtigt werden müssen. Sind diese in nah beieinanderliegenden Gemeinden konträr, werden gemeinsame Handlungsmaßnahmen nur wenig oder kaum zielführend sein. So sollten Maßnahmen wie bspw. Telemedizin nur dort geprüft umgesetzt werden, wo auch Erschließungsmängel in diesem Bereich bestehen.

Ein wesentlicher und wichtiger Baustein für die Entstehung von flexiblen Bedienungsformen sind und werden auch zukünftig ehrenamtliche Initiativen sein. Ein Großteil der bestehenden ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote im Landkreis Heidenheim und Ostalbkreis wird durch das Ehrenamt getragen und umgesetzt. Das Ehrenamt ist somit das Rückgrat der bestehenden Angebote. Aus diesem Grund könnten die Gemeinden auch zukünftig gezielt an Vereine, Bürgerinitiativen u.a. herantreten, um potenzielle Bürgerbus- und Fahrdienst-Konzepte zu erarbeiten. Daher ist der kontinuierliche Auf- und Ausbau des Kümmerer-Netzwerks, vereinfachte Fördermöglichkeiten, aber auch die Wertschätzung, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf ehrenamtlichen Leistungen der Mobilitätsanbieter notwendig und sollte bestmöglich und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels vorausschauend geplant werden. Gleichwohl sind auch weiterhin privatwirtschaftliche Angebote, sowohl für jüngere als auch für ältere Altersgruppen, anzustreben.

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

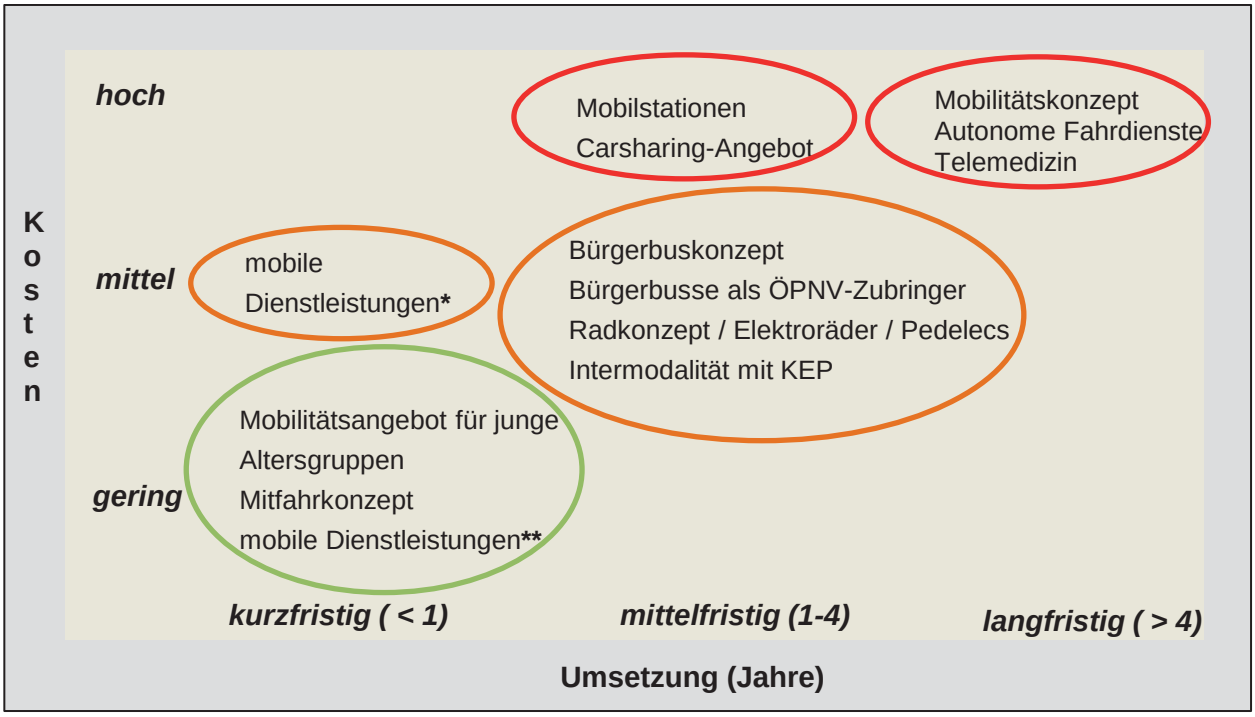


Abb. 12: Einordnung der Handlungsempfehlungen Gemeinden

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

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

bestimmten Wochentagen und zu bestimmten Standzeiten stattfindet. I.d.R. sind die Preise für die Produkte etwas höher als im stationären Einzelhandel.

Die Aufgabe der Gemeinden besteht darin, mit potenziellen Kooperationspartnern wie Vereinen, Bauernhof- oder Dorfladenbesitzern in Kontakt zu treten und Konzepte für eine mögliche Umsetzung auszuarbeiten. Dieses trifft auch für die mobilen Dienstleistungen im Bereich des Gesundheitswesens zu. In diesem Bereich sind Kooperationen mit Ärzten[103] bzw. Ärztekammern, Praxen, Krankenkasse u.a. vorstellbar.

Der Bereich der Telemedizin benötigt weitaus mehr Zeit in der Umsetzung und ist wesentlich kostenintensiver. Aus diesen Gründen ist die Handlungsmöglichkeit im oberen rechten Bereich der Abb. 8 angesiedelt.

Die Telemedizin setzt bestimmte infrastrukturelle und technische Bedingungen, wie eine flächendeckende Breitbandverfügbarkeit von mindestens 50 Mbit/s, voraus. Teilweise werden bis zu 1000 Mbit/s für die Telemedizin benötigt. In der Region Ostwürttemberg haben rund 89 % der Haushalte mindestens 50 Mbit/s zur Verfügung. Dabei sind es rund 89 % im Ostalbkreis und 93 % im Landkreis Heidenheim[104]. 200 Mbit/s stehen nur noch 69 % der Haushalte in Ostwürttemberg zur Verfügung, bei 1000 Mbit/s sind es lediglich zwei Prozent der Haushalte. Hier besteht zukünftig noch Handlungsbedarf, der aber nicht allein bei den Gemeinden liegt. Abgesehen von den Voraussetzungen, bietet die Telemedizin vor allem für ländliche Regionen viele Vorteile. Telemedizin erspart sowohl Ärzten als auch Patienten die An- und Abreise. Ein Faktor der bei teils schlechter ÖPNV-Erschließung und fehlender flexibler Bedienungsformen sowie alternativer Mobilitätsangebote nicht zu unterschätzen ist. Gleichwohl ist die dadurch entstehende Distanz zum Patienten kritisch zu sehen. Deswegen müsse der persönliche Kontakt Standard bleiben und eine Fernbehandlung die Ausnahme sein. Weiterhin verfügen viele Arztpraxen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht über die notwendige technische Infrastruktur, um stabile Verbindungen und sicher verschlüsselte Datenübertragungen anbieten zu können. Folglich besteht im Bereich der Telemedizin noch großer Handlungsbedarf für alle beteiligten Akteure.

[103] https://mobile-aerzte.ch/info.html.
[104] vgl. BMVI, Breitbandatlas 2020, https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html.

7. Zusammenfassung

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

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

Zur Ermittlung aller bestehenden Mobilitätsangebote war es eingangs notwendig, die unterschiedlichen Bedienungs- und Angebotsformen definitorisch voneinander abzugrenzen. Dafür wurden die Begriffsdefinitionen gemäß BMVI[105] verwendet. Dort wird in ländlichen Räumen zwischen dem klassischen Linienverkehr, flexiblen Bedienungsformen und alternativen Angebotsformen unterschieden. Auf Basis der festgelegten Begrifflichkeiten wurde anschließend eine Bestandaufnahme bezüglich der bestehenden Linienverkehre sowie der flexiblen Bedienungsformen in den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis durchgeführt. Die Grundlage dafür bildeten die Nahverkehrspläne der Landkreise, die Erreichbarkeitsstudie der Region Ostwürttemberg sowie die von KOMOBIL2035 zur Verfügung gestellte Liste mit allen bestehenden Fahrdiensten in der Region. Als Ergebnis konnten die ÖPNV-Erschließungslücken in den Landkreisen identifiziert werden. Zudem wurde die bereitgestellte Fahrdienstliste durch weitere Recherchen vervollständigt. Somit lagen im Ergebnis auch alle in den Landkreisen existierenden, flexiblen Bedienungsformen vor. Folglich konnten jene Gemeinden ermittelt werden, welche sowohl von einer unterdurchschnittlichen ÖPNV-Erreichbarkeit betroffen sind als auch über keine flexiblen Bedienungsformen verfügen. Dieses trifft für die Gemeinden Neuler und Riesbürg im Ostalbkreis zu. Zudem bestehen in den Gemeinden Essingen, Herbrechtingen, Kirchheim a.R., Lauchheim, Leinzell, Nattheim, Neuler, Niederstotzingen, Obergröningen, Oberkochen, Riesbürg und Stödtlen keine flexiblen Bedienungsformen. Diese Gemeinden haben rund 55.900 Einwohner und machen somit 12,5 % der Gesamtbevölkerung in der Region Ostwürttemberg aus. An dieser Stelle sei nochmals angemerkt, dass in den Gemeinden Herbrechtingen, Leinzell, Niederstotzingen und Stödtlen flexiblen Bedienungsformen in Planung sind.

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

Rund 62 % der zur Verfügung stehenden flexiblen Bedienungsformen werden auf ehrenamtlicher Basis durchgeführt. Dieses zeigt die große Bedeutung des Ehrenamtes im Bereich der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote in der Region Ostwürttemberg. Somit entfallen 38 % der flexiblen Bedienungsformen auf privatwirtschaftliche betriebene Bedienungsformen.
Mit ca. 55 % bilden die sozialen Bürgerfahrdienste die größte und wichtigste Gruppe im Bereich der ehrenamtlich durchgeführten flexiblen Bedienungsformen. Gefolgt von Bürgerufautos (11 %) und Bürgerbussen bzw. Pkw-Bürgerfahrdiensten (jeweils 9 %). Flexible Bedienungsformen im privatwirtschaftlichen Sektor werden vorranging in Form von Ortsbussen umgesetzt.

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

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

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

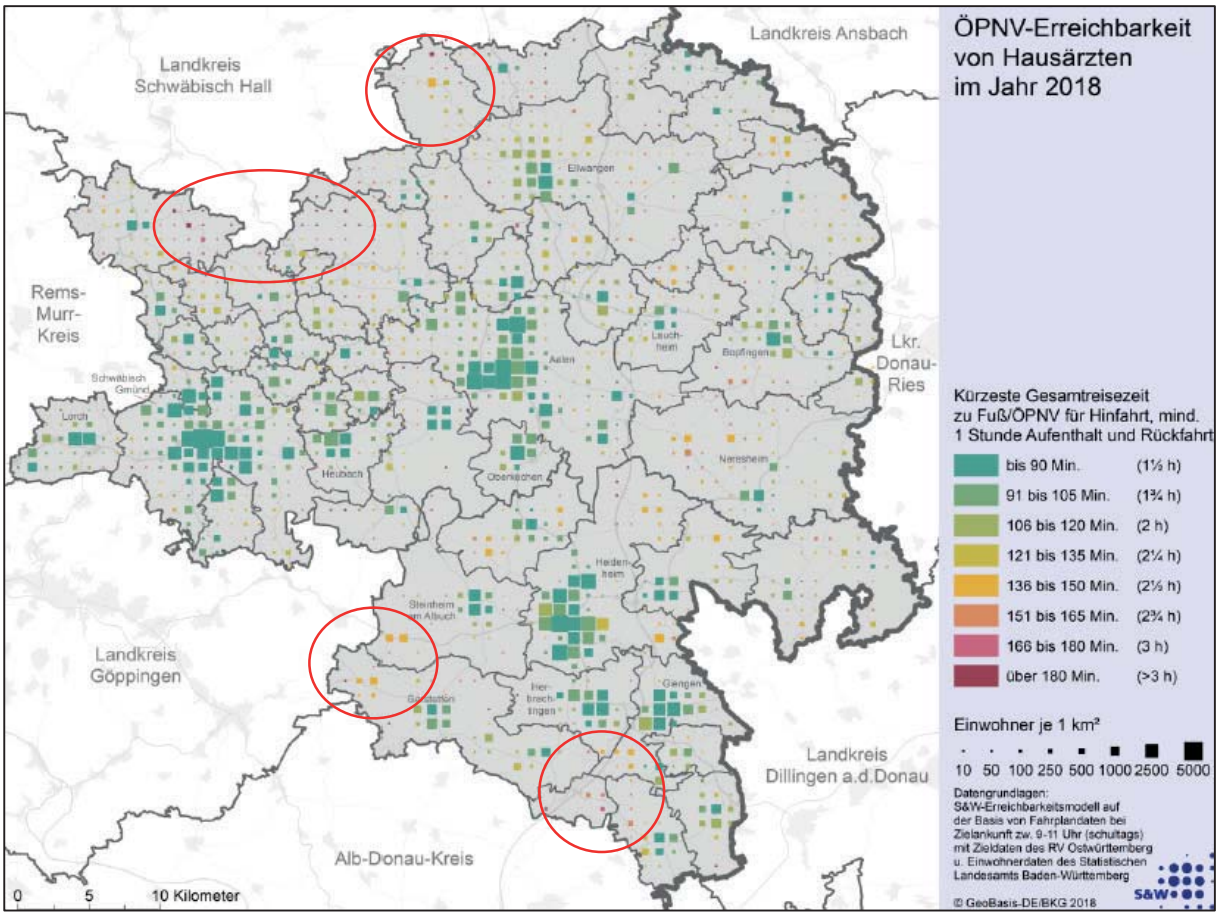
Maßnahmen, welche kurzfristig (1 Jahr) und mit einem geringeren Budget umzusetzen sind, sind Mobilitätsangebote für junge Altersgruppen, mobile Dienstleistungen und ein flächendeckendes Mitfahrkonzept. Hier kann sich am Mitfahrbänke-Netzwerk der Jagstregion orientiert werden. Ziel des Netzwerks ist es, ein einfaches System der freiwilligen Mitnahme zu ermöglichen. Die Mitfahrbänke ergänzen den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und regen zu mehr Miteinander im Dorf und in der Region an.
Handlungsmaßnahmen mit mittelfristigen Umsetzungszeitraum und mittleren Kosten sind: Bürgerbuskonzept, Bürgerbusse als ÖPNV-Zubringer, Radkonzept / Elektroräder / Pedelecs und der intermodale Einsatz von Kurier-, Express- und Paketdiensten. Ebenfalls können mittelfristig (1-4 Jahre) Maßnahmen bezüglich eines Mobilstationen-Konzeptes und der Ausbau des Carsharing-Angebotes realisiert werden. Das Carsharing-Angebot sollte vor allem im Landkreis Heidenheim ausgebaut werden. Letztere sind allerdings mit erheblich höheren Kosten als die zuvor genannten Maßnahmen verbunden.
Maßnahmen, wie die Erstellung und Umsetzung eines vollumfänglichen und interkommunalen Mobilitätskonzeptes, die Einführung von autonomen Fahrdiensten oder der Einsatz von TeleMedizin nehmen i.d.R. eine Zeitdauer von mehr als vier Jahren in Anspruch. Zudem liegen die Kosten für diese Handlungsmaßnahmen deutlich höher als jene der zuvor genannten Maßnahmen.

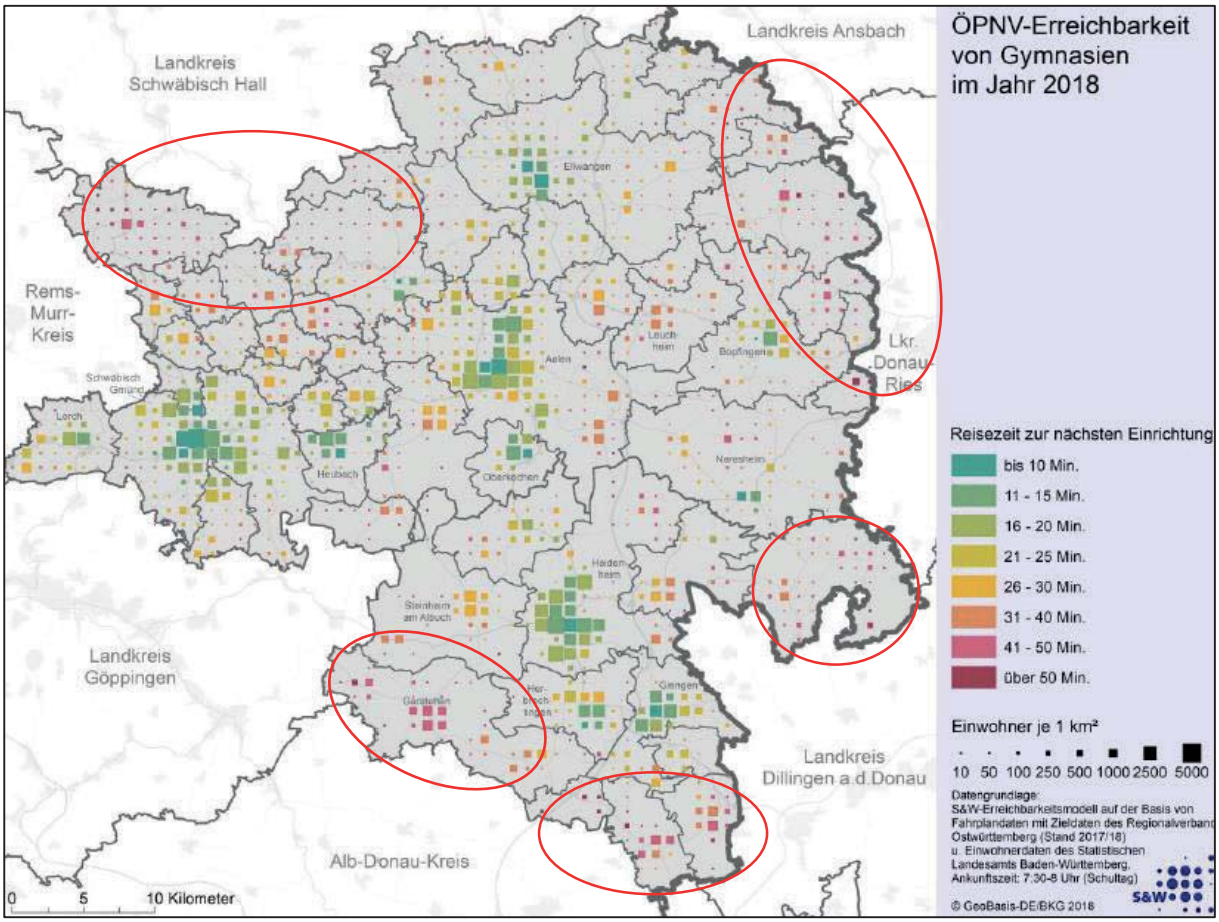
Die Auswertungen im Rahmen der vorliegenden Studie haben gezeigt, dass in vielen Gemeinden der Region Ostwürttemberg ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote existieren. Eine große Anzahl dieser Bedienungsformen bzw. Angebote wird durch das Ehrenamt getragen. Dieses wird auch zukünftig von großer Bedeutung für die Region sein. Anzumerken ist, dass in allen Gemeinden im Landkreis Heidenheim flexible Bedienungsformen oder alternative Mobilitätsangebote ermittelt werden konnten. Dieses war im Ostalbkreis nicht der Fall, dort verfügen die genannten Gemeinden weder über flexible Bedienungsformen noch über alternative Mobilitätsangebote. Dieses ist auch der Grund, warum die Handlungsempfehlungen bzw. -möglichkeiten vorranging auf die Gemeinden im Ostalbkreis abzielen. Die Begründung des fehlenden Angebotes ist vermutlich auch auf die Größe des Landkreises zurückzuführen. Eine vollumfängliche Abdeckung bzgl. ÖPNV- bzw. flexiblen sowie alternativen Angeboten, stellt Flächenlandkreise vor eine große Herausforderung.
Neben den engagementbasierten flexiblen Bedienungsformen muss auch das Angebot an (privatwirtschaftlichen) alternativen Mobilitätsangeboten stetig gestärkt und ausgebaut werden. Hierfür sollte es das Ziel sein, das Carsharing-Angebot auf die Gemeinden des Ostalbkreises und den Landkreis Heidenheim auszuweiten. Somit stünde der Region Ostwürttemberg ein flächendeckendes Carsharing-Angebot zur Verfügung.

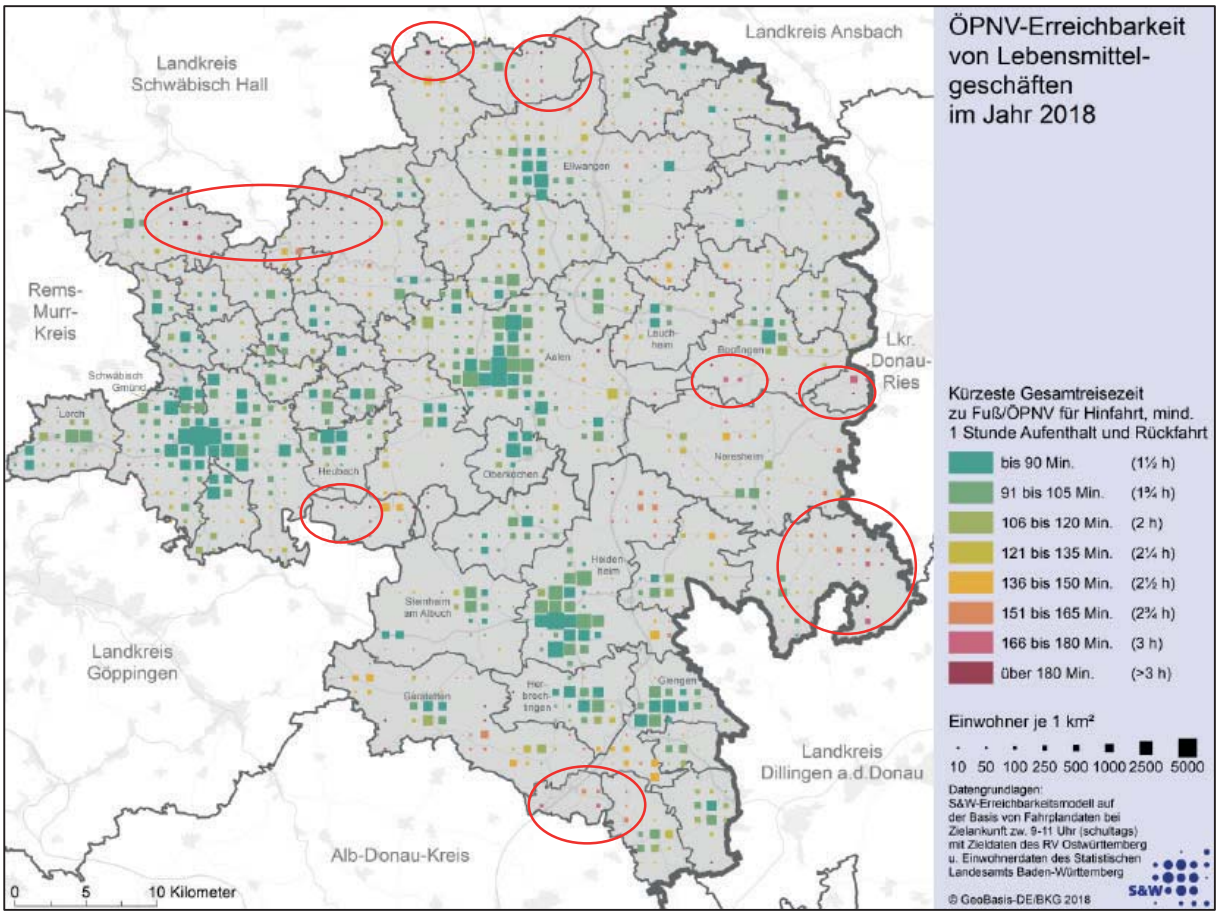
Vor diesem Hintergrund sollten die ÖPNV- und Mobilitätsträger auf die bereits erarbeiteten erfolgreichen Synergien der letzten Jahre zurückgreifen und regionale sowie inter- kommunale Mobilitätskonzepte weiter vorantreiben.

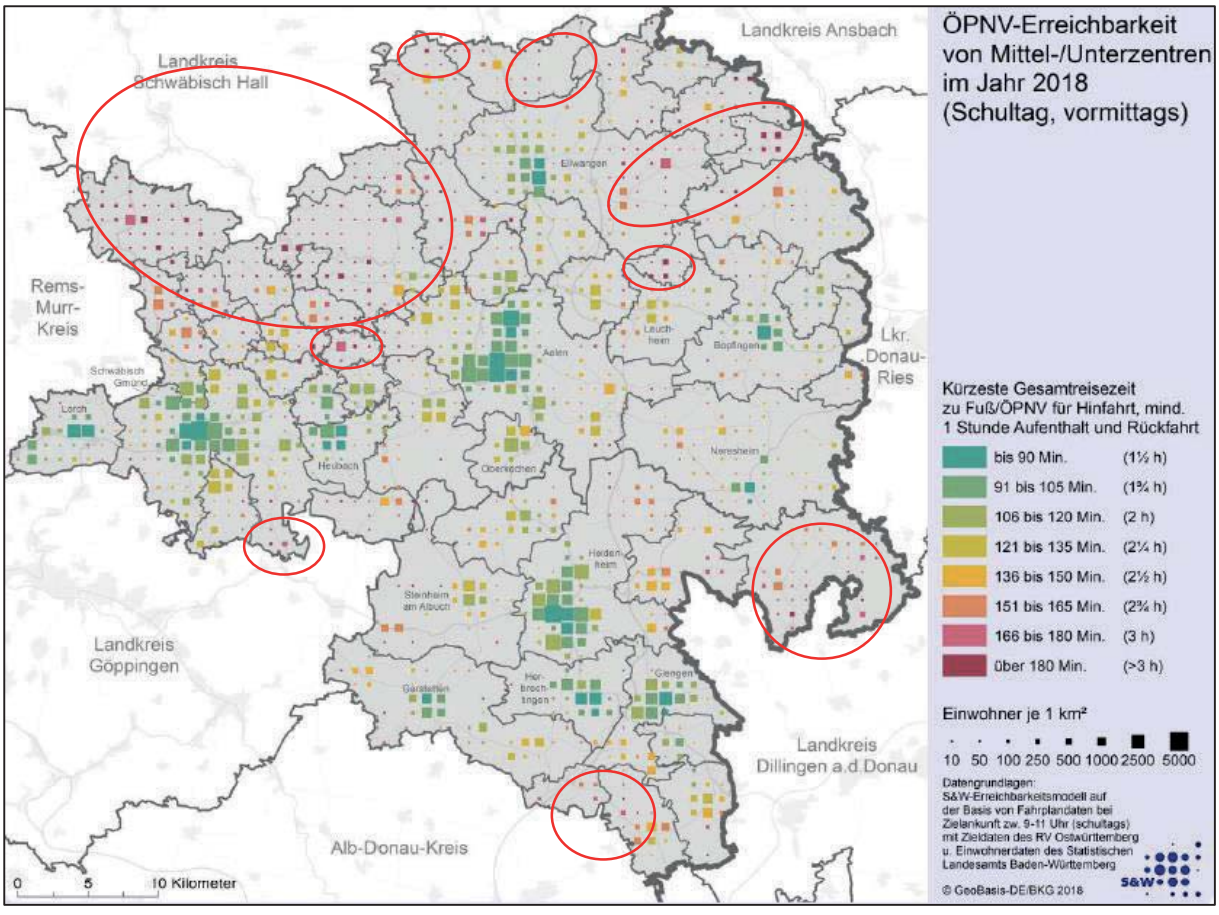
Diese Studie kann die Komplexität des ÖPNV und der ÖPNV-ergänzenden Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg nur exemplarisch verdeutlichen. In vielen Bereichen sind die vorgestellten Fakten nur Auszüge aus einem viel breiteren Spektrum. Gerade ehrenamtliche Gemeinschaftsverkehre unterliegen einem ständigen Veränderungsprozess, da sie unmittelbar von ehrenamtlichen Fahrern und Fahrerinnen betreut und durchgeführt werden, neu entstehen oder z. B. auch wegen zu geringer Nachfrage nach dem Probelauf wieder schließen.
Die in der Studie enthaltenen Daten und Informationen wurden gewissenhaft und mit größtmöglicher Sorgfalt nach wissenschaftlichen Grundsätzen ermittelt. Für deren Vollständigkeit und Richtigkeit kann jedoch keine Garantie übernommen werden.

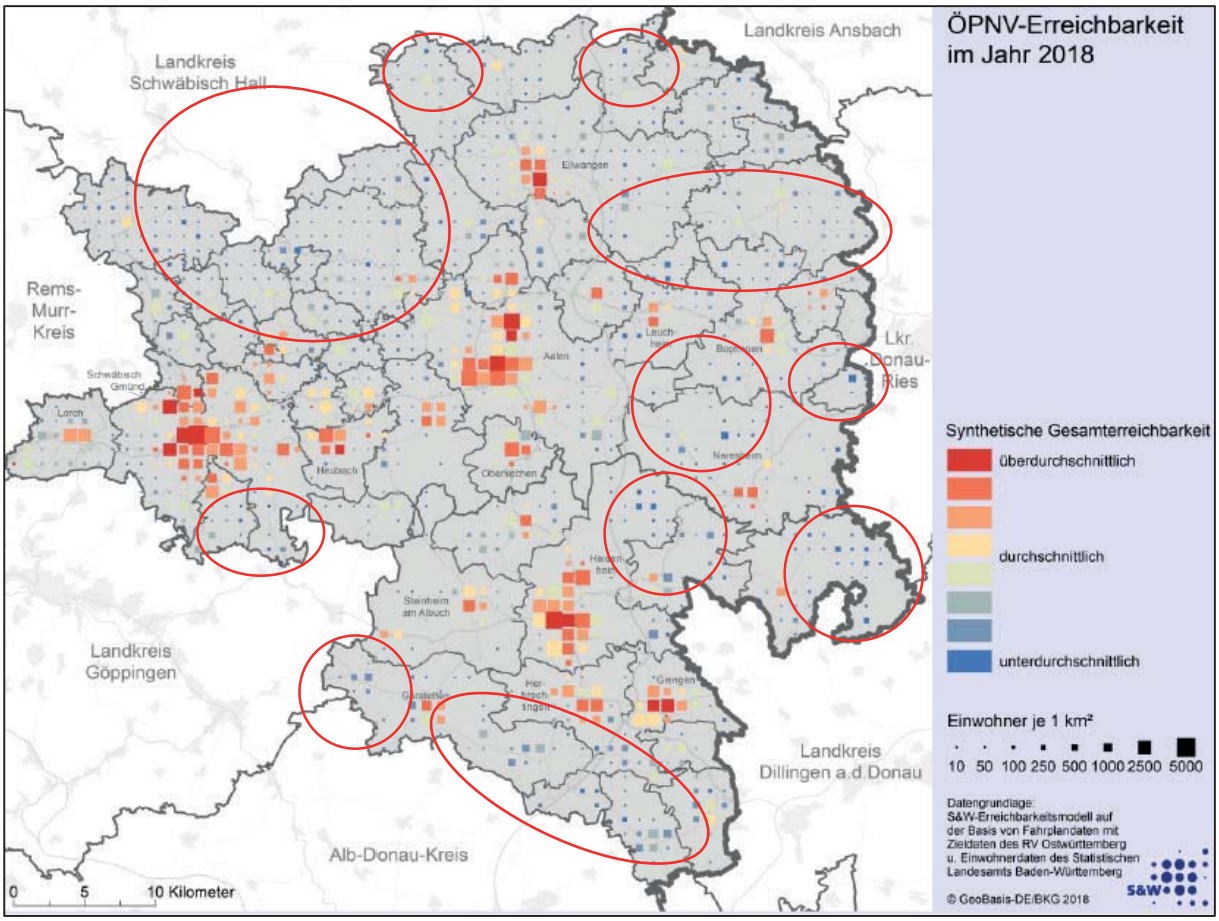
Anlage 1


ÖPNV-Erreichbarkeit
von Hausärzten
im Jahr 2018
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Rems-Murr-Kreis
Lkr. Donau-Ries
Landkreis Göppingen
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Leuchheim
Bopfingen
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heidenheim
Steinheim am Albuch
Gerstetten
Herbrechtingen
Giengen
Kürzeste Gesamtreisezeit
zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind.
1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt
bis 90 Min. (1½ h)
91 bis 105 Min. (1¾ h)
106 bis 120 Min. (2 h)
121 bis 135 Min. (2¼ h)
136 bis 150 Min. (2½ h)
151 bis 165 Min. (2¾ h)
166 bis 180 Min. (3 h)
über 180 Min. (>3 h)
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf
der Basis von Fahrplandaten bei
Zielankunft zw. 9-11 Uhr (schultags)
mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg
u. Einwohnerdaten des Statistischen
Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W
0 5 10 Kilometer


ÖPNV-Erreichbarkeit
von Gymnasien
im Jahr 2018
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Rems-Murr-Kreis
Lkr. Donau-Ries
Landkreis Göppingen
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Leuchheim
Bopfingen
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heidenheim
Steinheim am Albuch
Gerstetten
Herbrechtingen
Giengen
Reisezeit zur nächsten Einrichtung
bis 10 Min.
11 - 15 Min.
16 - 20 Min.
21 - 25 Min.
26 - 30 Min.
31 - 40 Min.
41 - 50 Min.
über 50 Min.
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlage:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von
Fahrplandaten mit Zieldaten des Regionalverband
Ostwürttemberg (Stand 2017/18)
u. Einwohnerdaten des Statistischen
Landesamts Baden-Württemberg.
Ankunftszeit: 7:30-8 Uhr (Schultag)
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W
0 5 10 Kilometer


ÖPNV-Erreichbarkeit von Lebensmittel-geschäften im Jahr 2018
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Rems-Murr-Kreis
Lkr. Donau-Ries
Landkreis Göppingen
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Neresheim
Heidenheim
Giengen
Kürzeste Gesamtreisezeit zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind. 1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt
bis 90 Min. (1½ h)
91 bis 105 Min. (1¾ h)
106 bis 120 Min. (2 h)
121 bis 135 Min. (2¼ h)
136 bis 150 Min. (2½ h)
151 bis 165 Min. (2¾ h)
166 bis 180 Min. (3 h)
über 180 Min. (>3 h)
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten bei Zielankunft zw. 9-11 Uhr (schultags) mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg u. Einwohnerdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W
0 5 10 Kilometer


ÖPNV-Erreichbarkeit von Mittel-/Unterzentren im Jahr 2018 (Schultag, vormittags)
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Rems-Murr-Kreis
Lkr. Donau-Ries
Landkreis Göppingen
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Neresheim
Heidenheim
Giengen
Kürzeste Gesamtreisezeit zu Fuß/ÖPNV für Hinfahrt, mind. 1 Stunde Aufenthalt und Rückfahrt
bis 90 Min. (1½ h)
91 bis 105 Min. (1¾ h)
106 bis 120 Min. (2 h)
121 bis 135 Min. (2¼ h)
136 bis 150 Min. (2½ h)
151 bis 165 Min. (2¾ h)
166 bis 180 Min. (3 h)
über 180 Min. (>3 h)
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlagen:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten bei Zielankunft zw. 9-11 Uhr (schultags) mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg u. Einwohnerdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W
0 5 10 Kilometer


ÖPNV-Erreichbarkeit
im Jahr 2018
Landkreis Ansbach
Landkreis Schwäbisch Hall
Rems-Murr-Kreis
Lkr. Donau-Ries
Landkreis Göppingen
Landkreis Dillingen a.d.Donau
Alb-Donau-Kreis
Ellwangen
Aalen
Lauchheim
Bopfingen
Schwäbisch Gmünd
Lorch
Heubach
Oberkochen
Neresheim
Heidenheim
Steinheim am Albuch
Gerstetten
Herbrechtingen
Giengen
0 5 10 Kilometer
Synthetische Gesamterreichbarkeit
überdurchschnittlich
durchschnittlich
unterdurchschnittlich
Einwohner je 1 km²
10 50 100 250 500 1000 2500 5000
Datengrundlage:
S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten mit Zieldaten des RV Ostwürttemberg u. Einwohnerdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
© GeoBasis-DE/BKG 2018
S&W

Anlage 2

Gemeinden	*Erschließungsmängel*	*Erreichbarkeitsbenachteiligung*
Aalen		
Abtsgmünd		• Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Adelmannsfelden		• Apotheken, • Mittel- und Unterzentren
Bartholomä	Bereich Feriendorf, Amalienhof	• Krankenhäuser, • Apotheken, • Nahversorgung
Böbingen a. d. R.	Bereich Schelmen	
Bopfingen	östliches Wohngebiet, nördlicher Bereich	• Nahversorgung
Dischingen	südwestl. Siedlungsgebiet	• Krankenhäuser, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Durlangen		
Ellenberg		• Hausärzte, • Apotheken
Ellwangen/Jagst		
Eschach		• Bildungseinrichtungen
Essingen		
Gerstetten	Heuchlingen Neubaugebiet und südwestl. Siedlungsgebiet, Gussenstadt westlicher und südlicher Siedlungsbereich, Dettingen westl. Siedlungsgebiet	• Bildungseinrichtungen
Giengen a. d. B.		
Göggingen		• Bildungseinrichtungen
Gschwend	Altersberg	• Hausärzte, Bildungseinrichtungen, Nahversorgung
Heidenheim a. d. B.	Schnaitheim	
Herbrechtingen	südwestl., nordöstl. Siedlungsbereich	• Hausärzte, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung, • Mittel- und Unterzentren
Hermaringen	südl. Siedlungsgebiete, geplantes Gewerbegebiet	
Heubach		
Heuchlingen		
Hüttlingen		
Iggingen		
Jagstzell	Siedlungsbereich am Geisberg, Knausberg/Weiler	• Nahversorgung
Kirchheim a. R.		• Krankenhäuser, • Bildungseinrichtungen
Königsbronn		
Lauchheim		
Leinzell		
Lorch		
Mögglingen		
Mutlangen		
Nattheim		

Neresheim	Dorfmerkingen (Westen)	• Krankenhäuser
Neuler	südöstlicher Siedlungsbereich, Neubaugebiet Spagen	• Apotheken
Niederstotzingen	geplantes Wohngebiet, Gewerbegebiet, Stetten nordöstl. Siedlungsgebiet	
Obergröningen		• Hausärzte, • Krankenhäuser, • Mittel- und Unterzentren
Oberkochen		
Rainau		• Hausärzte
Riesbürg		• Apotheken, • Bildungseinrichtungen, • Nahversorgung
Rosenberg	südwestlicher Siedlungsbereich	• Hausärzte, • Apotheken, • Nahversorgung
Ruppertshofen		• Hausärzte, • Bildungseinrichtungen
Schechingen		• Mittel- und Unterzentren
Schwäbisch Gmünd	Industriegebiet West	
Sontheim a. d. B.	westliches Siedlungsgebiet, südlicher Bereich	• Bildungseinrichtungen
Spraitbach		
Steinheim a. A.	östlicher, nördlicher Siedlungsbereich	
Stödtlen	südlicher Siedlungsbereich	
Täferrot		• Hausärzte
Tannhausen		• Hausärzte, • Bildungseinrichtungen, • Mittel- und Unterzentren
Unterschneidheim	nordöstlicher Siedlungsbereich	• Bildungseinrichtungen, • Mittel- und Unterzentren
Waldstetten		
Westhausen		
Wört		

	kein bis kleiner Handlungsbedarf
	mittlerer Handlungsbedarf
	großer Handlungsbedarf

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

Anlage 3

Ort	Organisation	privat/ehrenamtlich	Halte, Zeitraum	Art	Zielgruppe
Aalen	AWO Ortsverein Aalen e.V.	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr, Aalen, Wasseralfingen, Hofen, Unterkochen, Fachsenfeld, Ebnat, Waldhausen, Dewangen	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Aalen	Deutsches Rotes Kreuz	• ehrenamtlich	Mo-So 6-23 Uhr	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren und Menschen mit Behinderung
Aalen	Die Johanniter	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Menschen mit Behinderung
Aalen	Landratsamt Ostalbkreis	• privatwirtschaftlich	Fr + Sa und an Abenden vor gesetzlichen Feiertagen 22 - 6 Uhr im gesamten Ostalbkreis	• Taxi-Kooperation	• Jugendliche und junge Erwachsene
Aalen	Kath. Sozialstation St. Martin gGmbH	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr, Waldhausen, Ebnat Unterkochen	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Abtsgmünd	Förderstiftung Abtsgmünd – „selbst.bestimmt.leben.“	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Rollstuhlfahrer
Abtsgmünd	Gemeinde Abtsgmünd	• ehrenamtlich	Aalen, Abtsgmünd, Schwäbisch Gmünd, Ellwangen (Mo-Fr 8-13 Uhr)	• PKW-Bürgerfahrdienst	• Senioren und Menschen mit Behinderung
Adelmannsfelden	Gemeinde Adelmannsfelden	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18 Uhr im 30 km Umkreis (z.B.	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren und mobilitätseingeschrän

			Aalen, Ellwangen, Crailsheim, etc.)		kte Personen (aber keine Rollstühle)
Bartholomä	Miteinander - Füreinander in Bartholomä	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Alle
Böbingen an der Rems	Elisabethenverein Böbingen / Rems e.V.	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr, Böbingen, Gmünd, Allen, Heubach, Umkreis von 15 km	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Personen mit eingeschränkter Mobilität
Bopfingen	Stadt Bopfingen	• privatwirtschaftlich	Stundentakt	• Ortsbus	• Alle
Dischingen	Freunde schaffen Freude e.V.	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Durlangen	Gemeinde Durlangen	• ehrenamtlich	Mo, Mi, Fr 8.30-11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Ellenberg	Katholischer Krankenpflegeverein Ellenberg	• ehrenamtlich	Mo-Fr 9-17 Uhr, Aalen, Ellwangen, Crailsheim, Dinkelsbühl, max. 30 km	• PKW-Bürgerfahrdienst	• hilfsbedürftige Personen mit eingeschränkter Mobilität
Ellwangen	Malteser Hilfsdienst GmbH	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren und Menschen mit Behinderung
Ellwangen	OK.go Mobilitäts AG	• privatwirtschaftlich	2 Linien mit festen Haltestellen, Abgestimmt auf An- und Abfahrtszeiten der DB	• Ortsbus	• Alle

Essingen	Gemeinde Essingen (eingestellt)	• ehrenamtlich	Di-Do 9-11 Uhr	• Bürgerrufauto	
Gerstetten	Verein zur Förderung der Krankenpflege - Senioren helfen Senioren	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Gerstetten	Kreis Göppingen, Kreis Heidenheim, Gemeinde Gerstetten	• privatwirtschaftlich	Geislingen, Waldhausen, Gussenstadt, Gerstetten	• Ortsbus	• Alle
Giengen an der Brenz	Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	• privatwirtschaftlich	Wohngebiet "Südstadt", Schießberg, "Rechbergwanne", Memminger Wanne, Südstadt	• Ortsbus	• Alle
Göggingen	Gemeinde Göggingen	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Gschwend	AG Bürgerbus	• ehrenamtlich	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	• Bürgerbus	• Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Gschwend	DRK-Initiative Gschwend „Bürger für Bürger und Seniorenrunde“	• ehrenamtlich	flexibel	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Hermaringen	Gemeinde Hermaringen	• ehrenamtlich		• PKW-Bürgerfahrdienst	• Senioren
Heubach	DRK-BürgerMobil Heubach	• ehrenamtlich	15 km	• Bürgerrufauto	• Hilfsbedürftige Bürger
Heubach	Bezirksamt Lautern - Äter werden in Lautern e.V.	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr, 15 km	• Bürgerrufauto	• Alle

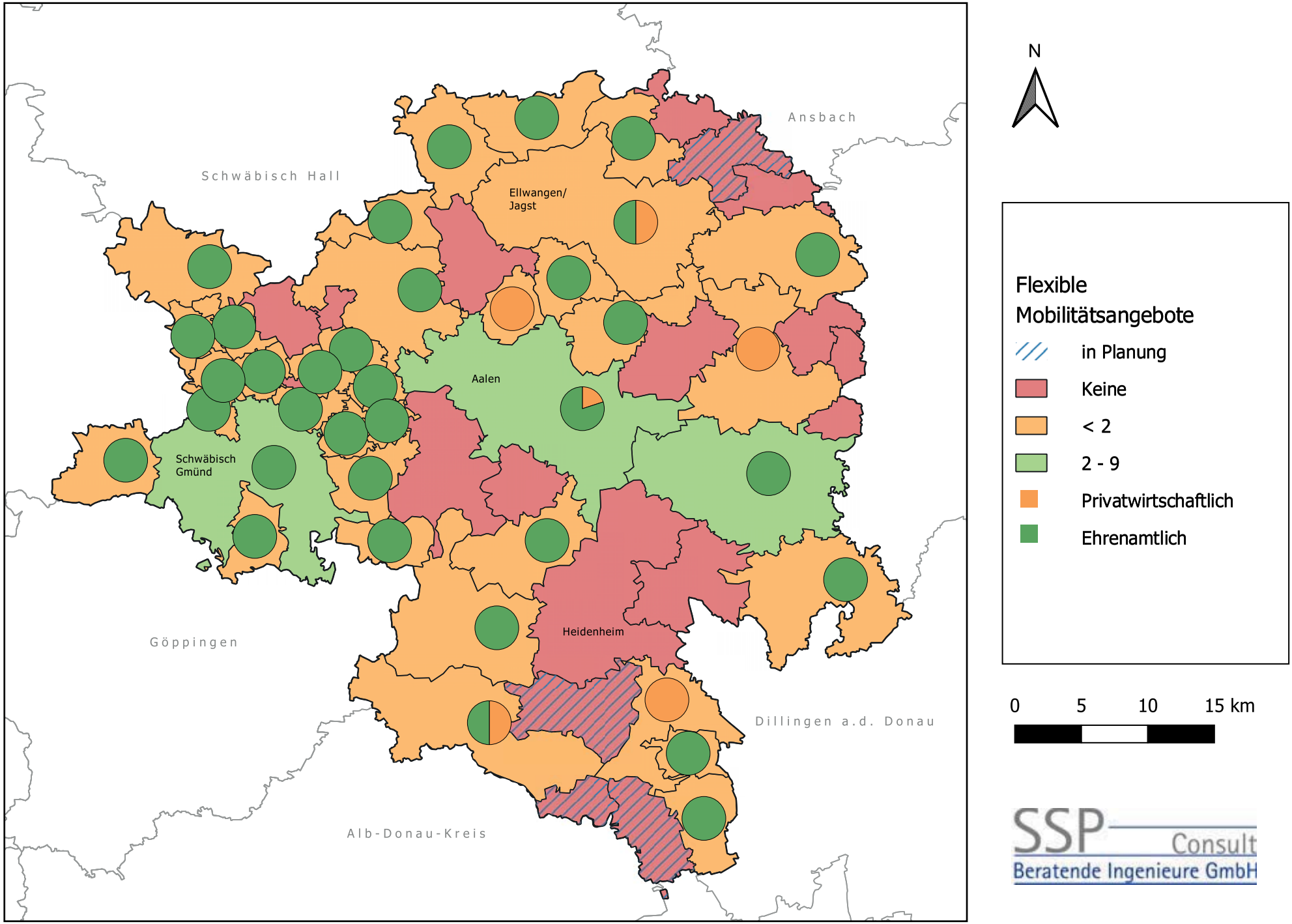
Heuchlingen	"Heuchlinger für Heuchlinger"	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18 Uhr, 25 km	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Hüttlingen	Gemeinde Hüttlingen	• privatwirtschaftlich	3 Routen, werktags 8.45-11.30 Uhr	• Ortsbus	• Alle
Iggingen	"Igginger für Igginger"	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-18 Uhr, max. 40 km	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Jagstzell	Wer hilft wem e.V. Jagstzell - Fahrdienst Börse Jagstzell	• ehrenamtlich	/	• PKW-Bürgerfahrdienst	• Alle
Kirchheim	Evangelische-Gesamtkirchengemeinde (eingestellt)	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Königsbronn	Gemeinde Königsbronn	• ehrenamtlich	Mo,Mi,Fr 9-15.30 Uhr, feste Haltestellen	• Bürgerbus	• Alle
Lorch	Stadt Lorch - Forum-58-Plus Lorch e.V. (nur für Mitglieder)	• ehrenamtlich	Schwäbisch Gmünd - Schorndorf - Göppingen - Welzheim (Mo-Fr 9-18 Uhr)	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Lorch	AG Bürgerbus	• ehrenamtlich	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	• Bürgerbus	• Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Mögglingen	Förderverein Miteinander leben in Mögglingen e.V.	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr	• Bürgerrufauto	• Alle
Mutlangen	AG Bürgerbus	• ehrenamtlich	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend,	• Bürgerbus	• Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit

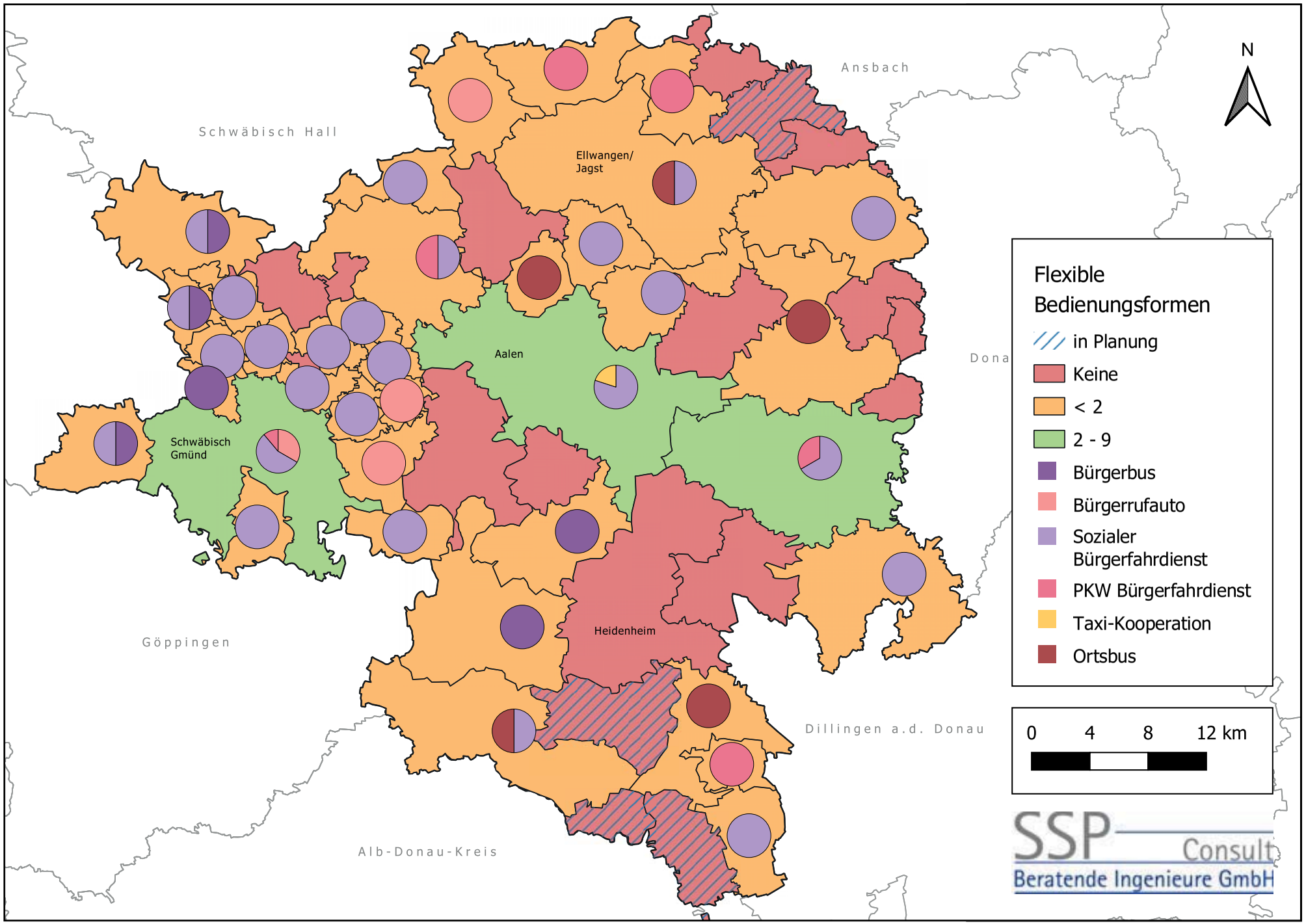
			Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)		erheblichem Aufwand nutzen können
Neresheim	Kath. Pfarramt Mariä Himmelfahrt Neresheim	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	
Neresheim	Caritas	• ehrenamtlich		• PKW-Bürgerfahrdienst	• Senioren
Neresheim	Nachbarschaftshilfe Neresheim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

Schwäbisch Gmünd	Seniorenfahrdienst Herlikofen	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schwäbisch Gmünd	Schwäbisch Gmünd und Eingemeindung	• ehrenamtlich	Mo-Fr 9-11 Uhr , 15 km	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schwäbisch Gmünd-Bargau	St. Antonius Verein 1922 e.V. Bergau	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr	• PKW-Bürgerfahrdienst	• Senioren
Schwäbisch Gmünd-Bettringen	St. Elisabethenverein Bettringen	• ehrenamtlich	Mo-Fr 8-17 Uhr	• Bürgerrufauto	• Alle
Schwäbisch Gmünd-Straßdorf	DRK Bürgermobil Straßdorf - DRK-Fahrdienst Straßdorf	• ehrenamtlich	/	• Bürgerrufauto	• Alle
Sontheim	Ortsseniorenrat Sontheim	• ehrenamtlich	/	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Spraitbach	AG Bürgerbus	• ehrenamtlich	Welzheim, Alfdorf, Mutlangen, Gschwend, Lorch, Spraitbach, Kaisersbach, Walkersbach (Mo-Fr 8- 18 Uhr)	• Bürgerbus	• Personen, die den öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nutzen können
Spraitbach	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	• ehrenamtlich	Mo, Mi, Fr 8.30-11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren
Steinheim am Albuch	Rathaus Steinheim	• ehrenamtlich	Mo und Do	• Bürgerbus	• Alle
Täferrot	DRK Kreisverband Schwäbisch Gmünd e.V.	• ehrenamtlich	Mo, Mi, Fr 8.30-11.30 Durlangen, Ruppertshofen, Spraitbach, Täferrot	• sozialer Bürgerfahrdienst	• Senioren

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

	bereits in der bereitgestellten Fahrdienstliste vorhanden
	neu hinzugefügte flexible Mobilitätsangebote
	bereits wieder eingestellte Mobilitätsangebote


N
Ansbach
Schwäbisch Hall
Ellwangen/
Jagst
Aalen
Schwäbisch
Gmünd
Heidenheim
Göppingen
Dillingen a.d. Donau
Alb-Donau-Kreis
Flexible
Mobilitätsangebote
in Planung
Keine
< 2
2 - 9
Privatwirtschaftlich
Ehrenamtlich
0
5
10
15 km
SSP
Consult
Beratende Ingenieure GmbH


N
Ansbach
Schwäbisch Hall
Ellwangen/
Jagst
Aalen
Schwäbisch
Gmünd
Heidenheim
Göppingen
Dillingen a.d. Donau
Alb-Donau-Kreis
Flexible
Bedienungsformen
in Planung
Keine
< 2
2 - 9
Bürgerbus
Bürgerrufauto
Sozialer
Bürgerfahrdienst
PKW Bürgerfahrdienst
Taxi-Kooperation
Ortsbus
0
4
8
12 km
SSP
Consult
Beratende Ingenieure GmbH

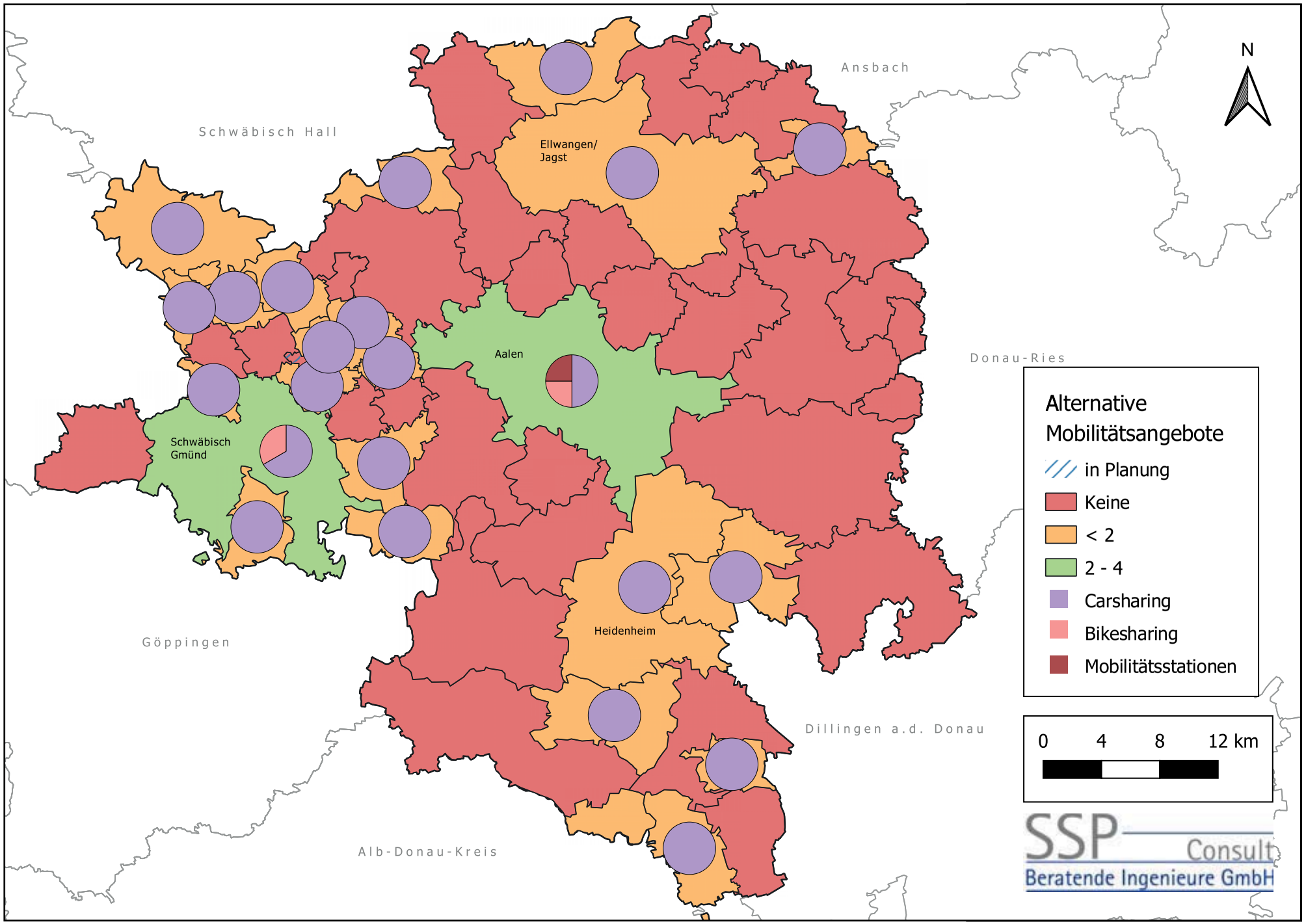
Anlage 4

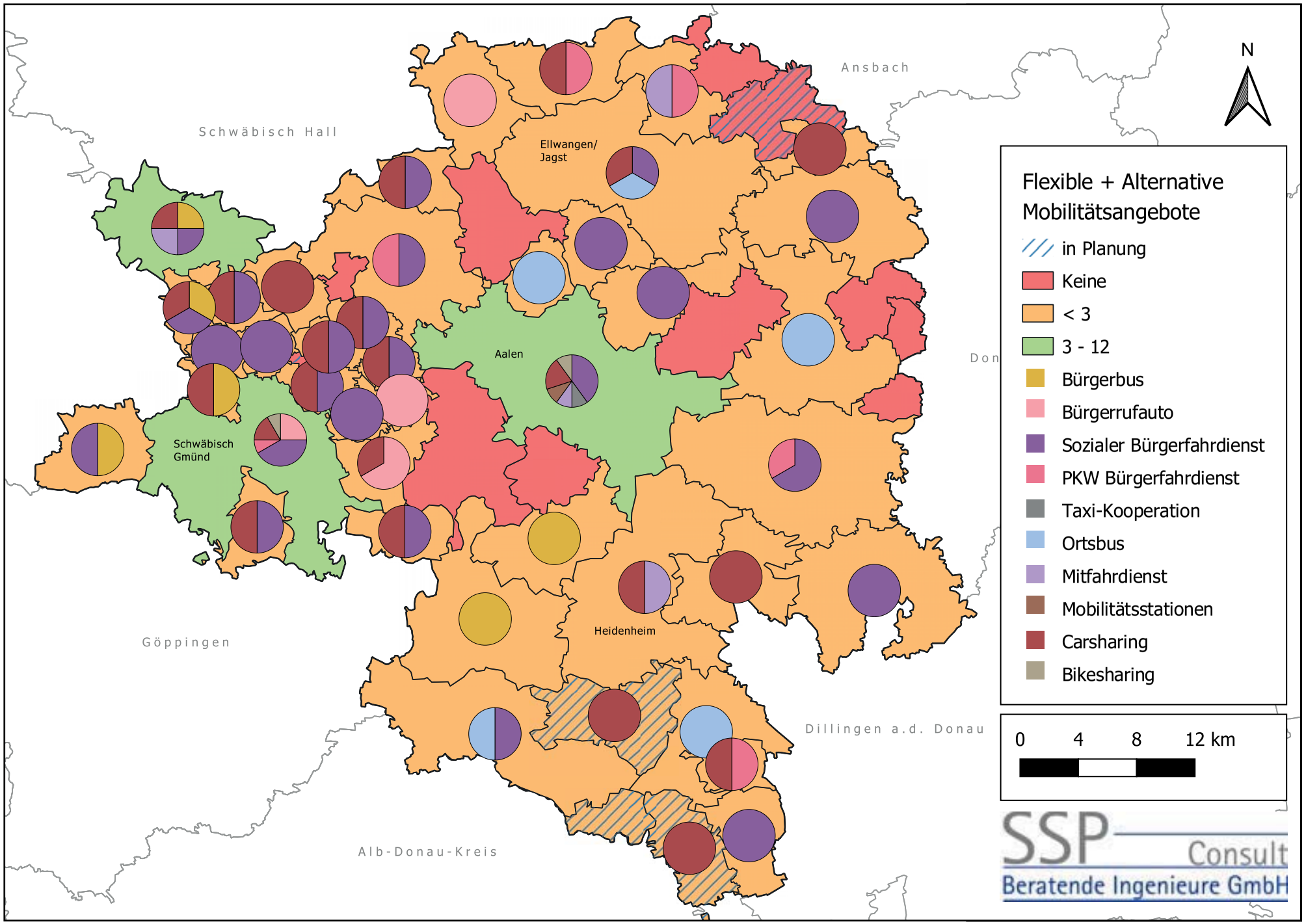
Ort	Organisation	privat/ehrenamtlich	Halte, Zeitraum	Art	Zielgruppe
Aalen	Deutsche Bahn AG	• privatwirtschaftlich	Hauptbahnhof, Bahnhof Wasseralfingen, Kreisberufsschulzentrum, Parkplatz Limes-Therme, Kreisverkehr Rombacher Str. am Hochschulparkhaus	• Bikesharing	• Alle
Aalen	Tamyca	• privatwirtschaftlich	flexibel	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Aalen	Stadt Aalen	• privatwirtschaftlich	Parkhaus am Bahnhof, Parkhaus Spitalstraße, Tiefgarage Rathaus, Hochschule, Ellwanger Torplatz/Amtsgericht, Wasseralfingen Zentrum, Weststadt, Industriegebiet West, Grauleshof	• Mobilitätsstationen	• Alle
Aalen	Stadt Aalen	• privatwirtschaftlich	/	• Mitfahrdienst	• Berufstätige
Aalen	Stadtwerke Aalen	• privatwirtschaftlich	Rathaus Tiefgarage und Parkhaus am Bahnhof	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Adelmannsfelden	Gemeinde Adelmannsfelden	• privatwirtschaftlich	Hauptstraße. 71	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein, • Vereine und Firmen
Bartholomä	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Dorfhaus Bartholomä	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Ellwangen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	P+R Bahnhof Ellwangen, Parkpalette am Schönen Graben	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Eschach	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Rathaushausplatz	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein

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

Schwäbisch Gmünd	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Leutzestraße, Turniergraben, Bahnhofsstraße	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Schwäbisch Gmünd	Call a Bike (DB)	• privatwirtschaftlich	Hauptbahnhof, Marktplatz, Obertbrettingerstaße, Junges Wohnen (Am Sonnenhügel)	• Bikesharing	• Alle
Schwäbisch Gmünd	Stadtwerke Schwäbisch Gmünd	• privatwirtschaftlich	Bahnhof und Rathaus	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Spraitbach	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Rathaus Spraitbach	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Tannhausen	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Hauptstraße 54	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein
Waldstetten	Autohaus Baur	• privatwirtschaftlich	Gmünder Straße 9	• Lokales Carsharing	• Personen mit Führerschein

	bereits in der bereitgestellten Fahrdienstliste vorhanden
	neu hinzugefügte flexible Mobilitätsangebote
	bereits wieder eingestellte Mobilitätsangebote


N
Ansbach
Schwäbisch Hall
Ellwangen/
Jagst
Aalen
Donau-Ries
Schwäbisch
Gmünd
Heidenheim
Göppingen
Dillingen a.d. Donau
Alb-Donau-Kreis
Alternative
Mobilitätsangebote
in Planung
Keine
< 2
2 - 4
Carsharing
Bikesharing
Mobilitätsstationen
0
4
8
12 km
SSP
Consult
Beratende Ingenieure GmbH


Ansbach
Schwäbisch Hall
Ellwangen/
Jagst
Aalen
Schwäbisch
Gmünd
Heidenheim
Göppingen
Dillingen a.d. Donau
Alb-Donau-Kreis
N
Flexible + Alternative
Mobilitätsangebote
in Planung
Keine
< 3
3 - 12
Bürgerbus
Bürgerrufauto
Sozialer Bürgerfahrdienst
PKW Bürgerfahrdienst
Taxi-Kooperation
Ortsbus
Mitfahrdienst
Mobilitätsstationen
Carsharing
Bikesharing
0
4
8
12 km
SSP
Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

NVBW mbH | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart

zwo3
z.Hd. Herr Gregor Agnes
Ermekeilstraße 15
53113 Bonn

Ansprechpartner/in
Frau Magdalena Kreinberger

Telefon
0711-2 39 91-119

E-Mail
Magdalena.kreinbergerl@nvbw.de

31.10.2019

Angebot: Buergerbus-BW Karte

Sehr geehrter Herr Agnes,

wie gerade eben telefonisch besprochen, sende ich Ihnen die Anforderungsliste für eine zoombare Karte für die Website www.buergebus-bw.de. Die Karte soll noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Ein Angebot brauchen wir im Idealfall bis Mitte nächster Woche.

Die Karte soll die bisherige statische Karte (https://www.buergerbus-bw.de/buergerbusse) ersetzen. Die Website basiert auf dem Content-Management-System Typo 3. Das Einbauen der Karte sowie die Infoleiste via iFrames ist möglich.

Zudem gibt es noch ein weiteres Webportal, dass von der NVBW betreut wird: www.agfk-bw.de. Auch hier gibt es eine statische Karte, die perspektivisch durch eine zoombare Karte ersetzt werden soll. Es soll also möglich sein, dass technische Kartengerüst hierfür wiederzuverwenden. Die Website basiert ebenfalls auf dem Content-Management-System Typo 3. Die Karte für die AGFK muss nicht in diesem Jahr fertiggestellt werden. Wir bitten Sie, hierfür ein separates Angebot zu erstellen.

Bitte hinterlegen Sie die einzelnen Punkte mit Preisen, damit wir bei einem zu hohen Gesamtpreis einzelne Optionen rausnehmen können (ggf. auch im Hinblick auf die zeitliche Umsetzung). Bitte Kennzeichnen sie im Angebot, wenn es Synergieeffekte zischen der Bürgerbus-Karte und AGFK-Karte gibt.

Bürgerbus-Karte

1. Basiskarte

a) Die Karte soll auf Baden-Württemberg zentriert und die Landesgrenzen sollen hervorgehoben sein.

Folgenden zwei Varianten zur Darstellung können verwendet werden:

Lösung 1) Karte ohne Straße und Topografie, sondern Verwaltungseinheiten. In rausgezoomtem Zustand soll sie einige wichtige, noch zu definierende Städte, beinhalten. Beim reinzoomen sollen die Grenzen von Landkreise und Kommunen hinzukommen und farblich hervorgehoben werden.

Lösung 2) Topografie als Orientierung
Wenn die normale OSM-Karte als Hintergrundbild hinterlegt ist, sieht man die großen Waldgebiete, Siedlungen, Seen u.ä. Das bietet eine gewisse Orientierung. Wenn das so gelöst werden kann, bräuchten wir in der eigentlich zu erstellenden Karte im einfachsten Fall keine weiteren räumlichen Konturen einzupflegen.

ANMERKUNG: Wenn noch etwas mehr Kapazitäten für dieses Thema da ist, wären die Kreisgrenzen das wichtigste. Kommunen auch eher nice to have als Pflicht, denn jedes eingetragene Symbol enthält ja eine Ortsbezeichnung.

b) Ehrenamtlich betriebene Verkehre – 5 Typen (Bürgerbus, Bürgerrufauto, sozialer Bürgerfahrdienst, Pkw-Fahrdienste und sonstige) – sollen mittels unterschiedlicher farblicher Markierung eingetragen werden (siehe Abb. 1).

Bei Bedarf sollten weitere Symbolarten dazukommen können, ohne dass man die Datenbank neu aufsetzen muss.

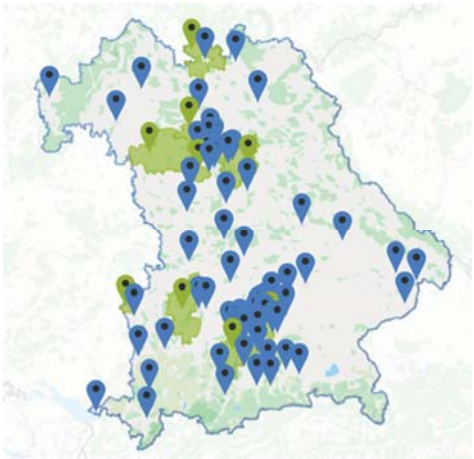


Abb. 1 Basis-Karte (vgl. AGFK Bayern https://agfk-bayern.de/mitglieder-karte/)

2. Infoleiste und -fenster

a) Infoleiste:

Rechts neben der Karte soll eine alphabetische Gesamtliste aller engagement-basierten Fahrdienste erscheinen (ähnlich Abb. 2). Mittels der farblichen Marker, welche in der Karte gesetzt wurden (siehe hierzu 1b), soll eine Zuordnung der Fahrdienste anhand der Angebotstypen in der alphabetischen Gesamtliste möglich sein (ähnlich Abb. 2 werden die Wappen durch die Fahrdiensttypen ersetzt).

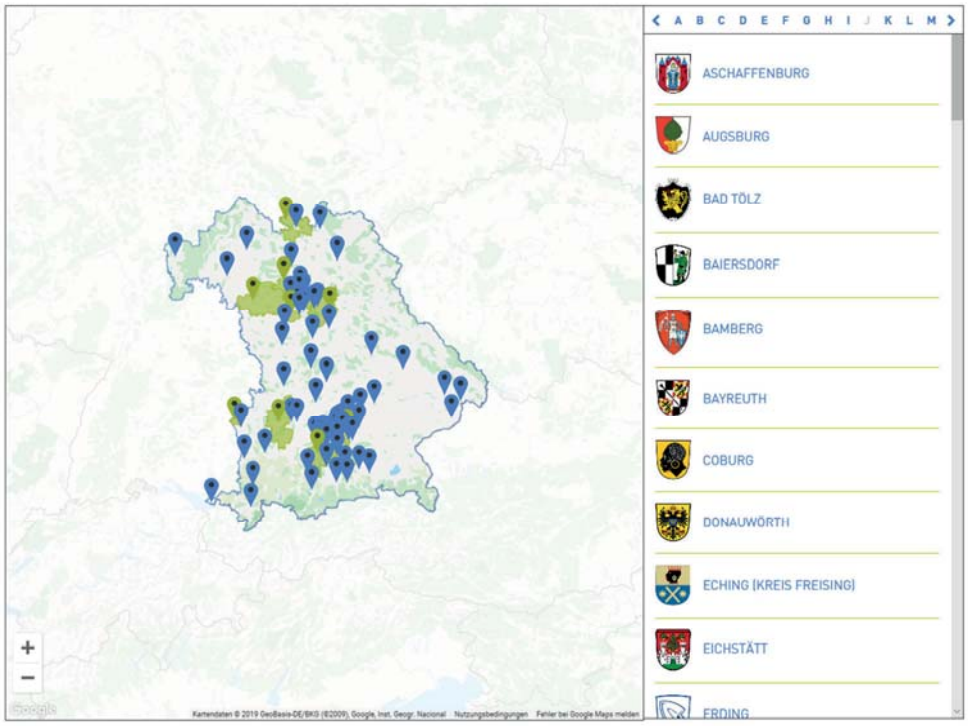


Abb. 2 Infoleiste (vgl. AGFK Bayern https://agfk-bayern.de/mitglieder-karte/)

b) Infofenster:
Durch Anklicken eines Fahrdienstes in der Infoleiste (siehe Abb. 2) öffnet sich ein Infofenster mit einer Detailbeschreibung (ähnlich Abb. 3).

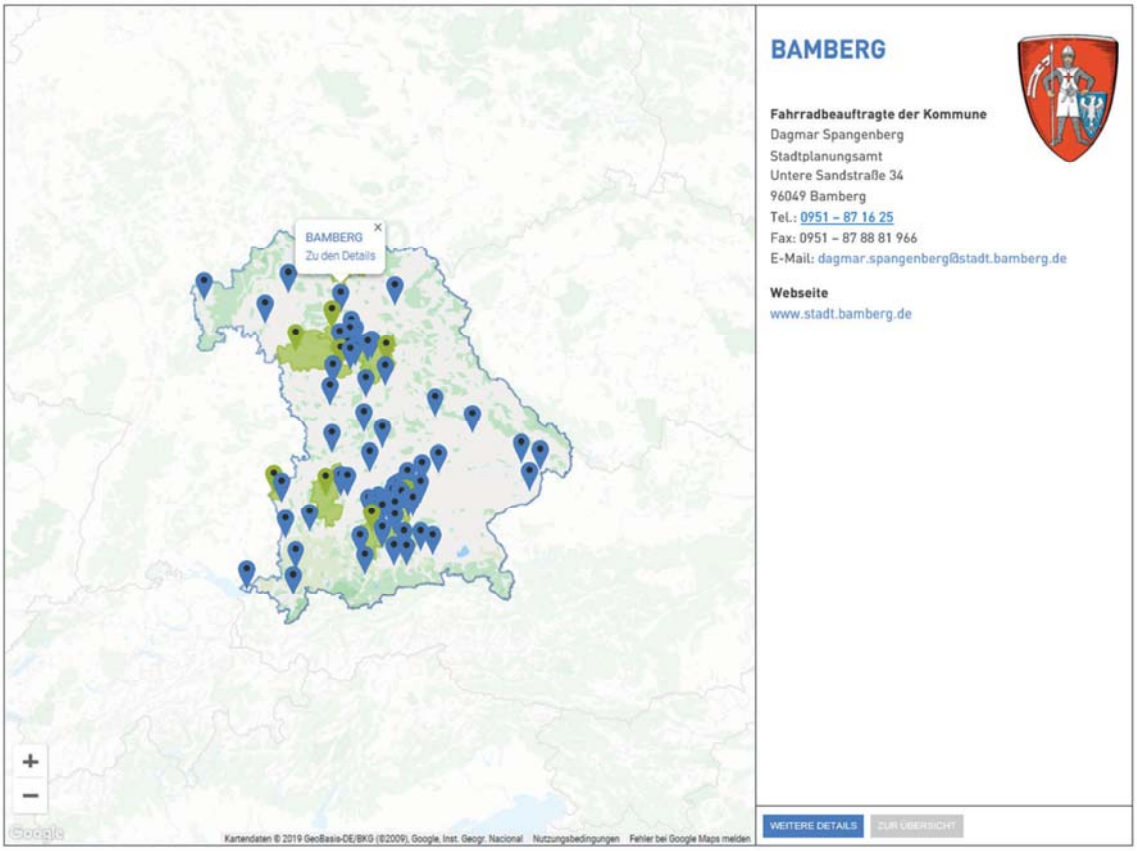


Abb. 3 Infofenster und Verlinkung (vgl. AGFK Bayern https://agfk-bayern.de/mitglieder-karte/)

OPTIONAL: Wenn das umsetzbar ist, hätten wir gerne die Möglichkeit aus der alphabetischen Gesamtliste im rechten Infofenster direkt auf die Karte zu verlinken (siehe Abb. 3). Sodass man beispielsweise auf den Bürgerbus Breisach klickt und auf der Karte die Stadt Breisach mit kleinem Infofester erhält.

c) Die mit der Betreuung der Website beauftragten Agenturen fairkehr sollten dazu in der Lage sein, den Inhalt der Infofenster selbstständig zu ändern.

4. Export der Karte
Es soll möglich sein die Karte für den Druck als PNG-Datei zu exportieren.

5. Zukünftige Aktualisierung der Karte
Die Karte wird regelmäßig aktualisiert, derzeit einmal im Jahr. Der Kunde möchte, dass die von ihm für die Betreuung der Website beauftragten Agenturen fairkehr/zwo3media dazu in der Lage sind, dies zu tun.

Mit freundlichen Grüßen

Magdalena Kreinberger

1 Welche Stärken von Kümmerern/Wünsche an diese Rolle wurden formuliert hinsichtlich

1.1 persönliche Merkmale, Qualifikation?

Die Aufgaben eines Kümmerers sind vielfältig gestreut. Sie gehen von der Verkehrs- über die Finanz- und Personalplanung bis hin zu sozialen Kompetenzen. Häufig wissen die Kümmerer zu Beginn eines Projektes nicht, welche Funktionen auf sie zukommen. Zudem spielen die individuellen Gegebenheiten vor Ort (wie Zusammenarbeit mit der Kommune, vorhandene Vereinsstruktur, Infrastruktur, etc.) eine tragende Rolle. Ein klares Anforderungsprofil ist daher schwer zu definieren, da diese von Kümmerer zu Kümmerer variieren.

Grob zusammengefasst konnten folgende Hauptaufgaben identifiziert werden (dies sind jedoch mehr oder weniger oder bis gar nicht bei manchen Kümmerern ausgeprägt bzw. vorhanden):

- Konzeptentwicklung: Wie sieht die Mobilität aus?
- Kommunikation
  - Absprachen mit Kommunen bzw. Ehrenamtlichen
  - Öffentlichkeitsarbeit: Marketing / Bewerbung
  - Fahrgäste gewinnen
- Netzwerken
  - Zusammenarbeit mit Kommunen und anderen Vertretern der öffentlichen Hand
  - Zusammenarbeit mit Handel vor Ort
- Verkehrsplaner:
  - Planung der Route
  - Installation eines Fahrpreissystems
  - Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen, Verbünden, etc.
  - Aushangfahrpläne
- Finanzen
  - Buchhaltung
  - Jahresberichte
  - Begleichung und Kontrolle von Rechnungen
  - Betreuung Bankverkehr
  - Mittelbeschaffung (Sponsoring, Spenden, Förderanträge)
- Personal
  - Akquise: gewinnen von Ehrenamtlichen
  - Einsatzplanung der Fahrer
  - Einweisung der Fahrer in ihre Aufgaben
  - Ansprechpartner für Probleme / Belange der Fahrer
- Mediationen und Moderation zwischen verschiedenen Interessensgruppen (wie bspw. Kommune, LKR, Verkehrsunternehmen, etc.)
- Vereinsaufgaben
  - Organisation von Vereinsversammlungen und Sitzungen
  - Korrespondenzen
  - Übersicht über Vereinsgeschäfte
  - Bürotätigkeiten
  - Mitgliederverwaltung
- Fahrgastauswertung / Analyse
  - diese Aufgabe sehen nicht alle Kümmerer bei sich (Interessant wäre herauszufinden, warum?)

    - Wie könnte dies gebündelt werden? Wie kann damit zukünftig umgegangen werden?
- Wissensarbeit
    - Transferleistungen von Wissen und Know-How
    - Einarbeitung als Laie in Fachwissen
- Betrieb
    - Reinigung und Wartung des Fahrzeuges
    - Versicherung des Fahrzeuges, Autos und der Ehrenamtlichen

Dabei müssen nicht alle Aufgaben bei einer Person liegen. Je nach der Ausgestaltung vor Ort können die oben aufgeführten Punkte unter mehreren Kümmern aufgeteilt sein.

1.2 Arbeitsumfeld, -bedingungen?

Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Akteuren

Es gibt drei Ebenen, auf denen Ehrenamtliche mit Hauptamtlichen kommunizieren (Ansprechpartner und Beratung):

- Hauptamtliche auf kommunaler Ebene (die für die Vereine zuständig sind und / oder in den entsprechenden Ressorts arbeiten)
- Landratsämter (bspw. Beratung zum ehrenamtlichen Engagement und genehmigende Behörden)
- Landesebene (bspw. NVBW und Verkehrsministerium)

In der Entstehungsphase stellt die Verwaltung für Ehrenamtliche immer die erste Anlaufstelle für Fragen rund um das Thema Bürgerbus und sonstiges ehrenamtliche Mobilitätsangebote dar, da sie entsprechende Personen kennen und sie von Relevanz für die Umsetzung des Vorhabens sind. Dabei ist es ihre Aufgabe, rechtzeitig wahrzunehmen, ob ein echtes Bedürfnis besteht (abwägen). Im Anschluss daran müssen sie Ehrenamtliche für das Projekt anwerben. Hauptamtliche, die für die Vereine zuständig sind, bilden eine gute Rahmenstruktur für das bürgerschaftliche Engagement.

Zwei Eigenschaften für einen sogenannten hauptamtlichen Kümmerer sind hierbei wichtig:

- Leidenschaft: Sie müssen für das Thema brennen.
- Kommunikation und Netzwerken

Ebenso kommen neben den oben genannten weiteren Akteuren mit ins Spiel, mit denen sich ehrenamtliche und hauptamtliche Kümmerer im gleichen Maße auseinandersetzen müssen. Dies sind vor allem Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und das Taxigewerbe. Die Interessen der Kommunen, des Landkreises sowie Verkehrsunternehmen- und Verbünde sind unterschiedlich und teilweise in ihren Anforderungen widersprüchlich. Dies erschwert sowohl die Zusammenarbeit als auch den Abstimmungsprozess, was zu einer Frustrationssituation auf allen Seiten führt.

Problemwahrnehmung Ehrenamtlicher bei der Zusammenarbeit mit Kommunen

Ein Fazit der ehrenamtlichen Kümmerer ist, dass bürgerschaftliches Engagement ohne das Hauptamt nicht funktioniert. Ehrenamtlichen wird die Arbeit erleichtert, wenn die Verwaltung gewisse Aufgaben (wie Finanzen, Korrespondenzen, Verwaltungsaufgaben, Öffentlichkeitsarbeit, Reinigung und Wartung, etc.) übernimmt.

Kommunen haben häufig keine Zeit, um sich um die Interessen der Ehrenamtlichen zu kümmern. Haben die Ehrenamtlichen ein Konzept erarbeitet, ist es fraglich, ob dieses übernommen wird. Vielfach werden Angebote aus Kostengründen gestoppt. Wird ein Projekt jedoch erfolgreich umgesetzt,

haben die Ehrenamtlich das Gefühl, dass dies gerne von der Kommune übernommen und als ihres verkauft wird.

Arbeitsbedingungen von hauptamtlichen Kümmerern

Aus finanziellen Gründen haben kleine Kommunen häufig keine fachlichen Ämter bzw. Stellen, die sich mit dem Thema Mobilität auseinandersetzen (Stichwort „Verkehrsplaner“). Oft erhalten Mitarbeiter (oder auch die Assistenz des Bürgermeisters) zusätzlich die Aufgaben des Kümmerers. Dadurch fehlt den zuständigen Personen die gewünschte sowie benötigte Zeit, um sich dem Thema Mobilität zu widmen. Zudem handelt es sich dabei meist um befristete Projekte, so dass keine Verstetigung der Stelle bzw. der Aufgaben stattfindet. Dabei haben Hauptamtliche ebenfalls dasselbe Problem wie Ehrenamtliche, dass ihnen das fachliche Know-How im Bereich Verkehrsplanung fehlt.

Problemwahrnehmung Hauptamtlicher bei der Zusammenarbeit mit Ehrenamtlichen

Hauptamtliche sehen sich oft dem Problem gegenüber, dass sie als Mitarbeiter des öffentlichen Diensts an bestimmte Regeln und Rechtsgrundlagen gebunden sind und diese in manchen Fällen mit den Anforderungen und Wünschen der Ehrenamtlichen kollidieren. Die am häufigsten genannten Probleme von Hauptamtlichen in Zusammenarbeit mit Ehrenamtlichen waren:

- Hauptamtliche fühlen sich häufig der Situation ausgesetzt, dass sie sowohl im Sinne der Allgemeinheit als auch im Sinne der Verwaltung handeln müssen
- Hauptamtlichen sind selber häufig die Hände gebunden
- Sie haben lange Abstimmungswege und können häufig nicht so schnell agieren, wie es sich die Ehrenamtlichen wünschen.
- Klärung von Zuständigkeiten: Hauptamtliche müssen den Ehrenamtlichen in Teilen vermitteln, dass sie auch noch andere Aufgaben zu erledigen haben
- Empfindsamkeit der Ehrenamtlichen erschwert die Zusammenarbeit (Überengagierte Ehrenamtliche)
- Die Fachebene muss manchmal „Herzblut-Projekte“ zurechtstutzen (Rolle des Bösewichts)
- Falsche Erwartungshaltungen: Politisches Hofieren des Ehrenamtes ist wenig hilfreich, da dies eine falsche Erwartungshaltung weckt.
- Zusammenwirken mehrerer Verwaltungsebenen: Hauptamtlicher kann – auch wenn er persönlich für die Sache ist – das Vorhaben nicht so leicht in das Verwaltungshandeln umsetzen, da es in diesem Bereich oft um Dinge geht, bei denen mehrere Verwaltungsebenen zusammenwirken müssen oder mehrerer Ressorts involviert sind.

1.2.1 Überlastung von Kümmerern

Selbst Kommunen sind mit den unterschiedlichen Anforderungen des Landes-, Bundes- oder EU-Recht häufig überfordert. Sie fühlen sich mit ihren Problemen und Anfragen alleine gelassen.

Starke Überlastung ist vor allem oft bei den Initiatoren von Gemeinschaftsverkehren (die finanziell, organisatorisch und strafrechtliche in der Verantwortung stehen) zu spüren. Des Weiteren entsteht ein Gefühl der Ausbeutung gerade bei ehrenamtlichen Fahrern durch die Fahrgäste, in dem diese in ihrem privaten Alltag direkt kontaktiert werden. Auch hier besteht die Gefahr einer Belastung über dem Limit.

Nachwuchsproblematik

Gewinnung von Ehrenamtlichen wird zunehmend schwieriger. Projekte, die bereits seit längerer Zeit bestehen, laufen Gefahr, dass sie aufgrund von Nachwuchsmangel den Betrieb nicht mehr aufrecht halten können. Ebenso stehen Kommunen vor dem Problem, dass Projekte, die in der Anschubphase

von hauptamtlichen initiiert wurden, nicht in ehrenamtliche Hände übergeben werden können, da viele Ehrenamtliche vor der Verantwortung zurückschrecken.

Fazit

Während des Lebenszyklus eines Gemeinschaftsverkehrs ändern sich die Rollen immer wieder. Am Anfang braucht es andere Kompetenzen bzw. Wissen für die Tätigkeiten als im laufenden Betrieb. Dabei wurden immer wieder sogenannte „Sollbruchstellen“ erwähnt, wenn es bspw. zu einem Vorstand- oder Fahrzeugwechsel kommt.

Einheitlicher Konsens ist, dass Ehrenamt ohne Hauptamt nicht funktioniert. Ein gut laufendes Vorhaben hat man vor allen Dingen dann, wenn gemeinsame Ziele verfolgt werden und das Hauptamt ehrenamtliches Engagement unterstützt. Daher sollte regelmäßig ein fachlicher Austausch mit Hauptamtlichen organisiert werden. Ein erfolgversprechendes Instrument könnte beispielsweise eine Lenkungsgruppe aus Ehrenamtlichen und der Gemeindeverwaltung sein.

Nicht zu vernachlässigen sind jedoch auch Akteure aus anderen Bereichen wie Verkehrsunternehmen, dem Taxigewerbe, Verkehrsverbünde oder Handel. Auch hier sollte der Weg immer gemeinsam gegangen werden. Die Zusammenarbeit mit den genannten Stakeholdern wird als essentiell bewertet. Sie fand jedoch in den Gesprächen mit den Kümmerern nicht den Stellenwert wie die Zusammenarbeit zwischen Haupt- und Ehrenamt.

2 Welche Erwartungen/Wünsche wurden hinsichtlich Unterstützungsbedarf formuliert

2.1 in der eigenen Organisation (lokale Ebene, Kommune/Verein/…)?

Fortbildungen für Kommunen zu rechtlichen Rahmenbedingungen

Einen weiteren Vorschlag seitens der hauptamtlichen Kümmerer war, dass es keinen Coach bzw. Berater benötigt, sondern viel mehr eine Art Fortbildung, durch die die entsprechenden hauptamtlichen Stellen sich das fehlende Wissen aneignen können, um ehrenamtlich getragene Verkehrsangebote qualitativ hochwertig beraten zu können.

- Verweis auf das Bundesland NRW, dort gibt es wohl eine 3-tägige Fortbildung für Planer von Bürgerbussen mit anschließendem Zertifikat (Kommunale Mobilitätsplanung https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/LehrgangKOMM)

2.2 von höheren Ebenen (Region, Land, Bund)?

Verbesserte Kommunikation der unterschiedlichen Ebenen und einheitliche Anforderungen

Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt erwähnt, sind einige Zuständigkeiten zwischen den Behörden nicht klar definiert. Zudem gibt es unterschiedliche Ebenen der Kommunikationsplattformen zwischen Bund, Land, Landkreise und Kommunen. Oft herrschen teils Uneinigkeit und widersprüchliche Anforderungen, so dass dies die Arbeit der Ehrenamtlichen erschwert. Aber nicht nur Ehrenamtliche brauchen Unterstützung auf diesem neuen Gebiet. Auch hauptamtliche Mitarbeiter, die auf dem Feld der Daseinsvorsorge arbeiten oder Ansprechpartner für Ehrenamtliche sind, sind auf Hilfe in ihrem neuen Tätigkeitsbereich angewiesen. Für die Herausforderung der Kooperationen braucht es praktikable Lösungen (bspw. auch bei der Zusammenarbeit mit Verkehrsverbünden – hier muss das Land Vorgaben machen) und einheitliche Kommunikationsstrukturen:

- Hauptamt: Wie könnte eine verbesserte Kommunikationsstruktur zwischen den unterschiedlichen Ebenen aussehen?
- Ehrenamt: Wie sollen Ehrenamtliche sich zukünftig in diesem Feld bewegen? Wie ist ihre Herangehensweise?

Finanzielle Unterstützung

Verordnungen und Rechtsrahmen führen dazu, dass teilweise entsprechende Prüfungen (bspw. Personenbeförderungsschein) abgelegt werden müssen. Hierfür wäre eine finanzielle Unterstützung aus Sicht der Kümmerer notwendig.

Rechtssicherheit und Haftung (finanzielle und strafrechtliche Versicherung)

Die rechtliche Absicherung im Bereich der ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehre ist essentiell. Gerade weil es darum geht, staatliche Aufgaben der Daseinsvorsorge zu übernehmen, fühlen sich viele Ehrenamtliche in doppelterweise vom Staat ausgebeutet bzw. alleine gelassen. Zum einen Springen sie für die Aufgabenübernahme vom Staat ein und zum anderen müssen sie in Schadensfällen privat haften. Daher sollte das Hauptamt vor allen Dingen Haftungs- und Rechtsfragen klären, damit eine bessere Planungs- und Risikosicherheit auf Seiten der Ehrenamtlichen gegeben ist.

Solange es keine verbindlichen Rechtsgrundlagen gibt, ist es für viele Initiativen schwierig in diesen Grauzonen zu agieren. Konkret wurden folgende Forderungen an das Land gestellt:

- Haftungsfrage: Übernahme von Haftung bei Vermögensschäden (Wer übernimmt die strafrechtliche sowie finanzielle Verantwortung?)
- Versicherung der Ehrenamtlichen durch das Land: Problem der Absicherung von Ehrenamtlichen (Was ist, wenn mal etwas passiert?)
- Klärung, inwieweit der Vorstand bzw. Geschäftsführer wirklich haftbar ist

Überforderung vermeiden

Häufig sind die Ehrenamtlichen mit den vielen unterschiedlichen Aufgaben und Rollen, die sie im Zusammenhang mit Mobilität übernehmen, überfordert. Das Land könnte hierbei helfen, in dem es

- klare Zuständigkeiten sowie Strukturen zwischen den unterschiedlichen Behörden, Ämtern und Ebenen festlegt bzw. benennt
- und zeitgleich das Anforderungsprofil an die Aufgaben (Planer, Techniker, Marketing, Personal, Finanzen, etc.) für Kümmerer schärft.

Netzwerken und Transferleistung

Kommunen fehlt häufig der Wissenstransfer, so dass bei ähnlichen Problemlagen nicht immer „das Rad neu erfinden“ müssen. Es bleibt jedoch zu festzuhalten, dass jede Kommune individuelle Problemlagen und Situationen vor Ort hat. Daher kann Wissen nicht eins zu eins übertragen werden. Aus diesem Grund benötigen die Kümmerer Hilfe bei der Transferleistung.

- Schaffung von Synergien durch Förderung des Austauschs und der Vernetzung (bspw. stärkere Zusammenarbeit mit dem Städtetag und Gemeindenetzwerk) durch Schaffung von Synergien
- Schaffung eines Forums von Kümmerern für Kümmerer zur Förderung des gezielten Austausches und den Aufbau von Netzwerken

Die Bringschuld liegt nicht alleine beim Land. Kümmerer müssen auch in der Lage sein, sich diese Informationen und Hilfestellung an entsprechender Stelle selbst zu holen.

Zudem bewegen sich die Initiativen hier im Spannungsfeld zwischen Redigieren und Autonomie. Zu starre Vorgaben und Regelungen schränken die Gemeinschaftsverkehre in ihrer Eigenständigkeit ein und gefährden dadurch ggf. die Ausarbeitung von passgenauen Lösungen für die Probleme vor Ort. Ziel sollte es aus Sicht der Kümmerer daher sein, eine möglichst große Einheitlichkeit zu gestalten, ohne dass dies redigierend wirkt und zugleich die Individualität jeder einzelnen Kommune vor Ort berücksichtigt wird.

Beratungsangebote / übergeordneter Kümmerer

Da die meisten ehrenamtlichen und auch in Teilen die hauptamtlichen Kümmerer keine Verkehrsplaner sind, fehlt ihnen das nötige Hintergrundwissen, um die Aufgabe entsprechend zu bearbeiten. Durch einen enormen Recherche- und Organisationsaufwand gelangen sie nach geraumer Zeit an die benötigen Informationen. Es bleibt jedoch neben dem hohen Arbeitsaufwand an Aneignung von fachspezifischen Wissen immer das Risiko des Handelns in einem rechtsunsicheren Rahmen. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, wünschen sich die Kümmerer mehr Unterstützung in Form von Beratung.

In jeder Kommune oder auch auf Landkreisebene gibt es für das Thema engagementbasierte Gemeinschaftsverkehre unterschiedliche Zuständigkeiten. Es bräuchte daher eine querschnittsorientierte Person, die als Ansprechpartner gemeindeübergreifend agiert. Folgende Vorschläge wurden von Seiten der Kümmerer gemacht:

1. Stelle auf Landkreis-Ebene

Kommunen sind personell nicht in der Lage die Beratungstätigkeit zu übernehmen. Zudem sind sie sehr unterschiedlich in ihrer Struktur. Da der Landkreis in Teilen als genehmigende Behörde für bürgerschaftlich getragene Gemeinschaftsverkehre agiert, würde es sich anbieten, eine Stelle zu installieren, die Kommunen im Bereich der Bürgerbusse berät.

2. Kümmererstelle beim Landesverband ProBürgerbus schaffen

Die beratende Stelle sollte nicht an das Land ausgewiesen werden, da dies dazu führen könnte, dass zu viele Regularien eingeführt werden und die Betreiber ehrenamtlich getragener Verkehrsangebote somit nicht mehr die nötige Flexibilität hätten. Eine geeignete Platzierung dieser Stelle wäre beim Verband ProBürgerbus Baden-Württemberg, da diese eine Interessenvertretung auf Landesebene ist. Derzeit findet durch den Geschäftsführer bereits eine Beratung statt, jedoch betreibt dieser seine Aufgaben ebenfalls ehrenamtlich nebenbei. Dadurch fehlt ihm die entsprechende Zeit sowie die nötige Arbeitskraft.

3. Zusammenschluss mehrerer Kommune für Beauftragung von Beratungstätigkeiten

Des Weiteren kam der Vorschlag, dass im Rahmen der Kommunalrichtlinie sich mehrere Gemeinden zu einem kommunalen Netzwerk zusammenschließen könnten und gemeinsam ein Beratungsunternehmen beauftragen. Dieses begleitet und unterstützt die Kommunenvor während und nach der Implementierung. Dabei sollten im Vorfeld Fragen geklärt werden, wie die Gemeinde in zehn Jahren aussieht und was ein Dorf lebenswert macht (Bedarfsermittlung), um auf Basis von Prognosen arbeiten zu können.

3 Welche sonstigen Wünsche wurden zur Verbesserung der Situation von Gemeinschaftsverkehren formuliert?

Digitalisierung

Nach wie vor sollte bei der voranschreitenden Digitalisierung – gerade im Hinblick auf die ältere Klientel – der soziale Aspekt nicht vernachlässigt werden. Der persönliche Kontakt spielt nach wie vor eine wichtige Rolle, welcher nicht durch eine App ersetzt werden kann.

Nicht außer Acht lassen sollte man hierbei jedoch, dass die Jugend mit digitalen Angeboten aufwächst. Hochaltrige haben andere Anforderungen als Kinder oder junge Eltern. Die jüngere Zielgruppe sollte zukünftig auch stärker berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass auch hier rechtzeitig umgestellt wird, um weiterhin Fahrgäste zu gewinnen und das Angebot aufrechterhalten zu können.

Als gutes Beispiel schreitet hier der Bürgerbus der Gemeinde Eppingen voran. Die Gemeinde hat für ihre Bürger eine Service App entwickeln lassen. Dort finden auch App-affine Fahrgäste alle wichtigen Informationen zum Bürgerbus. Weiterhin nutzen sie die BürgerBus-App FKS (Fahrassistent-Kasse-Statistik). Dies ist eine Software für Tablet-PC`, die die Haltestellen mit den entsprechenden Abfahrzeiten (in Echtzeit), die unterschiedlichen Fahrpreise sowie die Fahrtenstatistik anzeigt.

Auch hier wird eine zentrale Lösung benötigt. Die Synergieeffekte können gezielt über eine Informationsplattform genutzt werden. Ein zentrales einfaches Reservierungssystem könnte die Arbeit erleichtern, indem man Fahrten, Routen und die Personalplanung gestalten würde.

Neue Techniken

Auch im Bereich neuer Antriebstechniken müssen rechtzeitig die Weichen gelegt werden, um Anforderungen wie einem neuen erwachsenden Umweltbewusstsein gerecht zu werden. Häufig besteht hier das Problem der Kommunikation zwischen den Ehrenamtlichen und Herstellern, da diese die Anforderungen der Bürgerbusse nicht erfüllen und nicht erfüllen wollen.

Eine bessere Zusammenarbeit sowie Förderlandschaft würde den Bürgerbussen helfen, schneller neue technische Lösungen zu implementieren.

Neue Konzepte und deren Herausforderung

Neue Konzepte wie E-Scooter oder Car-Sharing sind in ländlichen Gebieten eher schwierig umzusetzen, da der Aufwand, sich für eine Strecke zu vernetzen zu hoch oder auch der zurückgelegte Weg bzw. die vorhandene Infrastruktur nicht mit dem Fahrgerät kompatibel ist. Herausforderung gerade für Mitfahrprojekte ist die spontane und individuelle Mobilität, welche eine problemlose Organisation der Hin- und Rückfahrt erschweren.

Trotz der genannten Problematik sollte der ländliche Raum auch von neuen Konzepten profitieren und nicht vernachlässigt werden. Die Suche nach innovativen Konzepten sollte dabei im Vordergrund stehen.