

KLEINRÄUMIGE BEVÖLKERUNGSDISAGGREGIERUNG UND ANALYSE DER ERREICHBARKEIT IN DER REGION OSTWÜRTTEMBERG ®Regionalverband Ostwürttemberg

ÜBERSICHT

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“ liegt eine Analyse der kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Planungsregion Ostwürttemberg vor.

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.

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

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. Die Bevölkerung in Bartholomä und Jagstzell müsste zum Beispiel im Durchschnitt 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 drittes Erreichbarkeitsszenario behandelt die Auswirkungen von neuen SPNV-Haltepunkten auf die Erreichbarkeit in Ostwürttemberg. 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.

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 der 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.

KOMOBIL2035 wird im Rahmen der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.



Quelle:

Schwarze, B. (2019): Kleinräumige Bevölkerungsdisaggregation und Analyse der Erreichbarkeit in der Region Ostwürttemberg. Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung, Dortmund.