

Empfehlungen zur Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen

Empfehlungen aus Workshops der
Regionalverbände Hochrhein-Bodensee
und Neckar-Alb mit zufällig
ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern

Ein Kooperationsprojekt der Regionalverbände Hochrhein-Bodensee
und Neckar-Alb mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Inhalt

1	Einführung.....	2
2	Erarbeitung der Empfehlungen	5
2.1	Erster Workshop im Kandertal	5
2.2	Zweiter Mobilitätsworkshop im Kandertal.....	6
2.3	Erster Workshop Region Neckar-Alb in Münsingen	7
2.4	Zweiter Workshop Region Neckar-Alb in Engstingen-Kohlstetten.....	8
3	Ausgangslage: Herausforderungen beim Themenfeld Mobilität in ländlichen Räumen	9
4	Empfehlungen	11
4.1	Grundvoraussetzungen, auf denen weitere Überlegungen aufbauen.....	11
4.2	Strategische Ansätze	12
4.3	Wie können wir die Angebote noch verbessern? – Lösungsansätze und Ideen	21
5	Fazit und Ausblick.....	25
6	Einordnung aus Sicht der Raumentwicklung.....	26
7	Kontakt	28
	Anhang	29

1 Einführung

Im Herbst 2022 starteten das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und die beiden Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Neckar-Alb ein Kooperationsprojekt, um Empfehlungen für eine nachhaltige und integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen zu erarbeiten.

Die ausgewählten Regionen im Kandertal im Landkreis Lörrach und auf der Mittleren Schwäbischen Alb im Landkreis Reutlingen repräsentieren mit Bevölkerungsdichten von 102 beziehungsweise 113 Einwohnenden pro Quadratkilometer¹ viele ländliche Gebiete in Baden-Württemberg. Die Bevölkerungsdichte in den Regionen ist – verglichen mit dem Landesdurchschnitt von 312 Einwohnenden pro Quadratkilometer² – eher gering. Dies bedeutet besondere Herausforderungen in der Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung.

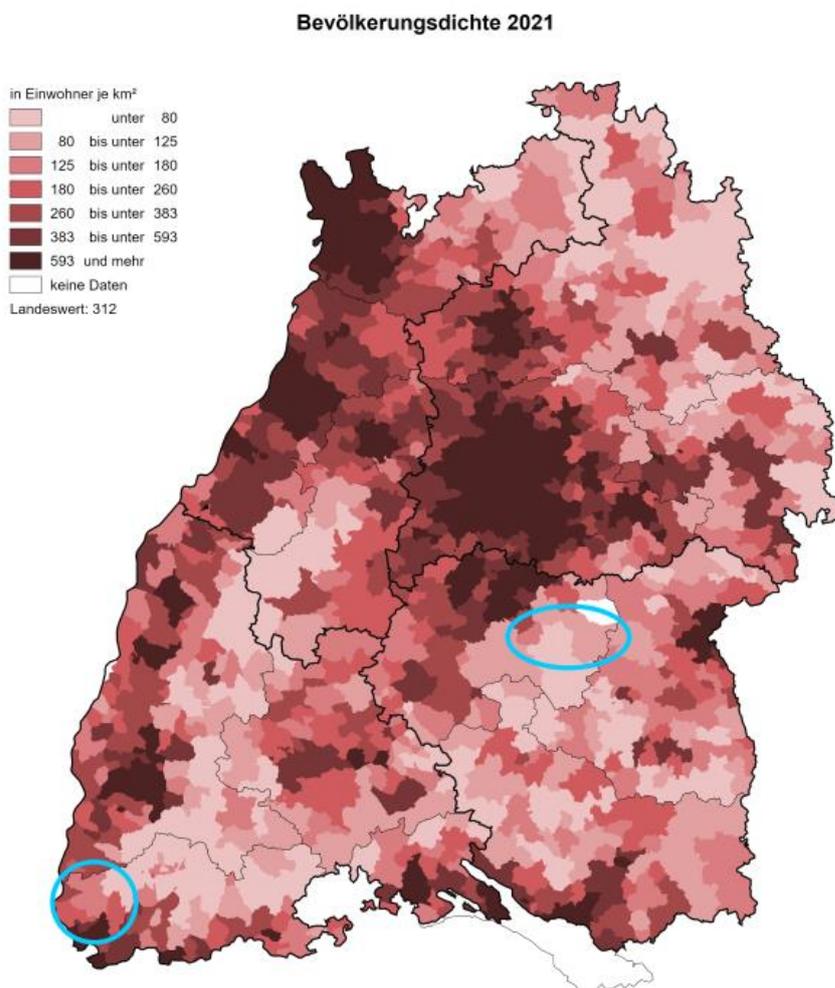


Abbildung 1: Karte der Bevölkerungsdichte in Baden-Württemberg. Engstingen, Münsingen und das Kandertal, die Regionen der Workshops, sind markiert.³

¹ statistik-bw.de, Daten beziehen sich auf 2021, Abgerufen am 18.01.2023

² S. Fußnote 1

³ Abbildung 1: Bevölkerungsfortschreibung zum 31.12.2022, Feststellung des Gebietsstandes. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2023

Im durchgeführten Projekt wurden Erkenntnisse über geeignete und wirksame Instrumente für eine zusammengedachte Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in Baden-Württemberg im Kontext von Klimaschutz und Nachhaltigkeit, insbesondere für weniger dicht besiedelte Regionen, erarbeitet. Um die Ideen und Hinweise aus der Bevölkerung aufzunehmen, haben die Regionalverbände aus beiden Regionen zufällig ausgewählte Menschen zu Workshops eingeladen. Die Einschätzungen und Empfehlungen, die auf den folgenden Seiten festgehalten sind, basieren auf den Hinweisen und Ideen der Teilnehmenden. Das Projektteam hat die Hinweise geordnet und zusammengefasst sowie zum Teil um Elemente aus der Praxis der Regionalplanung ergänzt.

Auf den folgenden Seiten ist das genaue Vorgehen bei der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger beschrieben und der Ablauf der einzelnen Arbeitsphasen. Anschließend werden die Empfehlungen genannt, wie Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen nachhaltig gestaltet werden kann. Die Empfehlungen sind gegliedert in übergreifende Empfehlungen und strategische Ansätze für Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung, Empfehlungen zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten und Ideen zur Weiterentwicklung hierzu. Als letzter Punkt wird ein Ausblick gegeben.

Weitergedacht...

Die Informationskästen zu einzelnen Punkten mit der Überschrift „Weitergedacht“ wurden im Nachhinein durch das Planungsteam ergänzt. Darin werden Überlegungen zu der Umsetzbarkeit der einzelnen Punkte angestellt.

Themen des Mobilitätsworkshops

Herausforderungen, Gelingensfaktoren und Bewerbung: Angebote, die sich in der Testphase befinden oder die es noch nicht in der Region gibt.

Anforderungen an nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum



2 Erarbeitung der Empfehlungen

Um ein umfassendes Verständnis der Herausforderungen und Möglichkeiten im Zusammenhang mit Mobilität und Entwicklung von Siedlungen in ländlichen Gebieten von Baden-Württemberg zu erhalten, wurden bei der Erstellung der Empfehlungen zufällig ausgewählte Menschen aus der Region hinzugezogen. Die Personen repräsentierten unterschiedliche Alters- und Geschlechtsgruppen, um möglichst vielfältige Perspektiven auf das Themenfeld zu berücksichtigen.

Die Gemeinden übernahmen im Vorfeld der Workshops die zufällige Auswahl der Teilnehmenden aus den Melderegistern und die Einladung der ausgewählten Personen mit einem persönlichen Schreiben. Für die Begleitung hierbei sowie die Konzeption und Moderation der Veranstaltungen wurde die translake GmbH, ein Bürgerbeteiligungsbüro aus Konstanz, beauftragt. Basierend auf Erfahrungswerten von translake wurden je nach Alters- und Geschlechtsgruppe unterschiedlich viele Personen angeschrieben, um eine gleichmäßige Verteilung von anwesenden Personen in den Workshops zu erreichen. Unterschieden wurden die Gruppen jeweils nach Geschlecht und die Alterskategorien 16-40 Jahre, 41-60 Jahre sowie 61 Jahre und älter. Dabei sollte jede der Alters- und Geschlechtsgruppen gleich stark vertreten sein. Abgezielt wurde auf eine Teilnehmendenzahl von insgesamt 25-30 Personen pro Workshop. Die tatsächlichen Anmeldezahlen lagen je nach Workshop zwischen 25-33 Teilnehmenden.

Pro Region fanden jeweils zwei Abendworkshops statt. **Die vollständigen Dokumentationen der vier Workshops finden Sie [hier](#).** Im Folgenden wird jeweils ein kurzer Überblick über die einzelnen Workshops gegeben.

2.1 Erster Workshop im Kandertal

Zum Auftakt der Bürgerbeteiligung hat der Regionalverband Hochrhein-Bodensee am 21. Oktober 2022 in der Kandertalhalle in Kandern-Wollbach einen Bürgerbeteiligungsworkshop zum Thema Mobilität und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen veranstaltet.

Ziel der Veranstaltung war es, einen Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu erhalten und Lösungsansätze für das Kandertal zu sammeln. Die 26 Teilnehmenden wurden von Dr. Sebastian Wilske, Verbandsdirektor des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee, begrüßt. Nach einer Einführung ins Thema beleuchteten die Teilnehmenden im ersten Teil des Workshops die Ist-Situation der Mobilität und damit verbundene Herausforderungen in der Region aus verschiedenen Perspektiven (zum Beispiel aus Sicht von Kindern und Jugendlichen oder der Perspektive von Pendlerinnen und Pendlern). Dabei wurde zum Beispiel dazu gesprochen, welches Verkehrsmittel die jeweilige Gruppe aktuell am häufigsten nutzt und wie es wäre, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung stehen würde (zum Beispiel, wenn das Auto kaputt ist). Daraufhin wurden aus Sicht der verschiedenen Nutzergruppen erste Ansätze und Ideen gesammelt, wie diese Herausforderungen gelöst werden könnten.



Abbildung 2: Teilnehmende des ersten Workshops bringen an einem Plakat Hinweise an und diskutieren diese miteinander.

Im zweiten Teil des Workshops stellte Dr. Sebastian Wilske alternative Mobilitätsangebote steckbriefartig vor. Eine Übersicht über alle vorgestellten Angebote ist im Anhang dieses Dokuments zu finden. Um zu wissen, welche Angebote im zweiten Workshop vertieft beleuchtet werden sollten, konnten die Teilnehmenden jeweils zwei Themen priorisieren.

„Vielen Dank, dass wir die Chance bekommen, uns aktiv an dem Prozess zu beteiligen. Die Veranstaltung war eine sehr gelungene Möglichkeit, sich bei dem Thema einzubringen.“

Teilnehmerin des ersten Workshops im Kandertal

2.2 Zweiter Mobilitätsworkshop im Kandertal

Der zweite Bürgerbeteiligungsworkshop im Kandertal fand am 25. November 2022 in Rümplingen statt. Von verschiedenen Expertinnen und Experten wurden den 24 Teilnehmenden folgende Mobilitätsangebote vorgestellt:

- **Moderner Rufbus**
Impuls: Felix Heller (Angebotsplanung Bus und Schiene beim Karlsruher Verkehrsverbund, Abteilung Verkehrsplanung / Qualitätsmanagement)
- **Fahrradmobilität erhöhen**
Impuls: Alexandra Bühler (Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Lörrach)
- **Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen**
Impuls: Dr. Sebastian Wilske (Verbandsdirektor des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee)
- **Autonome Personenshuttles**
Impuls: Ulrike Weinrich (Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart), in Form eines aufgezeichneten Impulses
- **Carsharing E-Auto**
Impuls: Nils Hoesch (Mitglied der Geschäftsführung von „my-e-car“)



Abbildung 3: Gruppenbild der Teilnehmenden und Veranstaltenden der Workshops im Kandertal.

In Kleingruppen wurde zu den Anwendungsmöglichkeiten der Angebote im Kandertal und in ländlichen Räumen allgemein diskutiert und Hinweise gesammelt, was es braucht, damit die Angebote künftig noch besser angenommen werden können.

„Alle Angebote, die heute diskutiert wurden, sind sehr interessant und machen Hoffnung auf eine baldige Verbesserung der Situation. Mir kommt jedoch das Thema Barrierefreiheit zu kurz. Die muss immer und bei jedem Angebot mitgedacht werden.“

Teilnehmer des zweiten Workshops im Kandertal

2.3 Erster Workshop Region Neckar-Alb in Münsingen



Abbildung 4: Teilnehmende des ersten Workshops in der Region Neckaralb bearbeiten schriftlich einen Arbeitsauftrag

Zum ersten Workshop in der Region Neckar-Alb lud der Regionalverband Neckar-Alb am 31. Januar 2023 in das Rathaus in Münsingen ein. Dabei sollten die zufällig ausgewählten Teilnehmenden aus Engstingen und Münsingen zunächst für sich selbst überlegen, wie sie

sich aktuell im Alltag normalerweise fortbewegen und ob es dafür auch Alternativen gibt. Außerdem konnten die Teilnehmenden mitteilen, was aus ihrer Sicht in Bezug auf das Thema Mobilität (in der Region Neckar-Alb) aktuell das größte Problem ist und was eine vielversprechende Lösung sein könnte.

Daraufhin wurde in Kleingruppen zu folgenden Themen diskutiert:

- **Mobilitätsbedürfnisse verringern: Wege unnötig machen im ländlichen Raum**
 - Welche Angebote braucht es vor Ort?
 - Wenn wir das Angebot nicht vor Ort haben können, was könnten dann Lösungen sein?
- **Mobilitätslösungen in der Dorfgemeinschaft finden**
 - Welche Angebote braucht es vor Ort?
- **Gestaltung der Siedlung, die eine nachhaltige Mobilität fördert**
 - Welche Angebote braucht es vor Ort?
 - Was hilft, um den Umstieg leichter zu machen?
- **Höhere Dichten erreichen**
 - Wie kann Verständnis dafür geschaffen werden, dass Siedlungen dicht gebaut bzw. nachverdichtet werden?
 - Was kann die Lokalpolitik tun?
- **Begeistern für die Nutzung von neuen Mobilitätsformen im ländlichen Raum**
 - Welche Angebote braucht es vor Ort?

Nach der Diskussionsrunde wurde ein Ausblick auf die Inhalte des zweiten Workshops in der Region Neckar-Alb gegeben.

2.4 Zweiter Workshop Region Neckar-Alb in Engstingen-Kohlstetten

Der zweite Workshop in der Region Neckar-Alb war der Abschluss der Bürgerbeteiligung im Kooperationsprojekt Siedlung und Verkehr. Die Veranstaltung fand am 3. Februar 2023 in Engstingen-Kohlstetten statt. In der ersten Workshopphase wurden die bereits erarbeiteten Ideen und Hinweise aus dem ersten Workshop und die dazu von translake in der Zwischenzeit der beiden Workshops verdichteten Texte, weiter abgestimmt.



Abbildung 5: Gruppenbild der Teilnehmenden in Engstingen.

In einem zweiten Schritt stellte das Landratsamt Reutlingen bereits in der Region etablierte Angebote vor:

- Internetplattform für nachhaltige Fahrtenplanung von Landstadtmobil
- Freefloating E-Scooter und E-Räder von Landstadtmobil
- Bürgerbus
- E-Carsharing

Die Teilnehmenden evaluierten die Angebote in Kleingruppen und arbeiteten heraus, wie die Angebote weiterentwickelt werden sollten, damit diese noch besser angenommen werden.

3 Ausgangslage: Herausforderungen beim Themenfeld Mobilität in ländlichen Räumen

Die Verkehrswende ist eine wichtige Herausforderung für Deutschland und viele andere Länder. Es geht dabei darum, die Art und Weise zu verändern, wie wir uns fortbewegen, um die Umweltbelastung durch den Verkehr zu reduzieren. Doch gerade in ländlichen Regionen gibt es besondere Herausforderungen.

Die Wege in ländlichen Regionen sind oftmals weiter als in städtischen Gebieten. Insbesondere ältere Menschen, die nicht mehr so weite Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können, haben mit längeren Wegen zur nächsten Haltestelle, oft auch verbunden mit anstrengenden Steigungen, zu kämpfen. Ein barrierearmer Zustieg zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten und auch ein komfortables Vorankommen mit wenigen Umstiegen ist somit häufig nicht gegeben.

Zugleich leben die Menschen in ländlichen Gebieten nicht so dicht beieinander, sondern eher in kleineren Siedlungen mit einer geringeren Bebauungsdichte. Oftmals liegen zudem innerhalb der Ortschaft Baulücken vor und die Siedlungen sind weit voneinander entfernt. Das erschwert den Umstieg auf umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten mit Fahrrädern oder zu Fuß. Zudem ziehen junge, noch sehr mobile Menschen, häufig weg von kleinen Siedlungen in die Nähe der nächstgrößeren Städte. Dies macht es schwierig, eine ausreichende Nachfrage für nachhaltige Mobilitätsangebote wie öffentlichen Verkehr oder Carsharing-Angebote zu erreichen. Die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel in ausreichender Frequenz oder auch das Angebot von Sharing-Modellen ist durch die geringen Nutzungszahlen oft nicht rentabel. Daher sind die Verbindungen oft unzureichend. Busse oder Bahnen fahren seltener und es gibt oft keine ausreichenden Park+Ride-Angebote (P+R).

Deshalb ist das Auto oft das einzige praktikable Fortbewegungsmittel in ländlichen Gebieten, insbesondere wenn es um die zügige Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten oder Gesundheitseinrichtungen geht. Generell ist daher die Hürde, auf das Auto zu verzichten, für viele Menschen in ländlichen Räumen zu hoch.

Viele Menschen erreichen diese Angebote derzeit mit dem Auto. Deshalb bekommen bei der Standortplanung solcher Einrichtungen und Angebote Standorte, die eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto versprechen, häufig eine höhere Priorität. Damit verstärkt das heute lückenhafte Angebot an alternativen Mobilitätsangeboten die Entwicklung autozentrierter Strukturen.

Da es in vielen ländlichen Gebieten häufig (noch) an einem ausreichenden und flächendeckenden Netz an Ladestationen für Elektroautos mangelt, setzen zudem viele Menschen weiter auf Verbrennerautos.

Um die Verkehrswende in ländlichen Gebieten voranzutreiben, sind daher umfassende Konzepte und Lösungen notwendig, die auf die spezifischen Bedürfnisse und Gegebenheiten vor Ort abgestimmt sind.

4 Empfehlungen

In den Workshops wurde zu Herausforderungen in den Bereichen Mobilität und Siedlung in ländlichen Räumen gesprochen und dazugehörige Lösungsansätze erarbeitet. Einige der Hinweise bezogen sich auf ortsspezifische Situationen. Diese wurden hier so aufbereitet, dass sich daraus allgemein anwendbare Empfehlungen ergeben. Die Empfehlungen der Teilnehmenden gliedern sich in Grundvoraussetzungen, auf denen die weiteren Überlegungen aufbauen, Empfehlungen zu strategischen Fragestellungen und Empfehlungen zur Verbesserung von etablierten oder in Pilotprojekten erprobten Angeboten.

4.1 Grundvoraussetzungen, auf denen weitere Überlegungen aufbauen

Viele der bereits genannten Maßnahmen erfordern großen finanziellen Einsatz. Daher wird einerseits empfohlen, finanzielle Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen bereitzustellen, andererseits aber auch das Schaffen von Akzeptanz und die Bereitschaft für Veränderung zu fördern. Diese Schritte sind auf verschiedenen Ebenen notwendig.

Zum einen müssen sich genügend Nutzende für die Angebote finden. Dabei muss die Kommunikation neuer Angebote so erfolgen, dass eine möglichst breite Zielgruppe angesprochen wird. Um die neuen Angebote zu bewerben und deren Akzeptanz zu erhöhen, sollte eine Testphase stattfinden. In dieser Phase soll es potentiellen Nutzenden ermöglicht werden, sich zu informieren und das neue Angebot auszuprobieren.

Allgemein ist auf die Barrierefreiheit aller Angebote zu achten, sodass keine potentielle Nutzergruppe bei der Mobilitätswende zurückgelassen wird. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Bedienung der Angebote möglichst einfach ist und diese sinnvoll aufeinander abgestimmt sind. Für Angebote in einer App sollte auch eine Lösung über Telefon vorhanden sein. Hotlines und Beratungsstellen für auftretende Probleme mit den Angeboten sollten jederzeit erreichbar sein. Außerdem ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur wie flächendeckendes Mobilfunknetz essentiell für die Benutzung vieler Angebote wie zum Beispiel angebotsübergreifender Mobilitätsplattformen. Als Alternative könnte der Ausbau von öffentlichem W-LAN insbesondere an den Standorten der Mobilitätsangebote die Abhängigkeit von den Ausbauplanungen der Mobilfunkbetreiber reduzieren und den Akteuren im ländlichen Raum eigene Handlungsoptionen eröffnen.

Damit Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern können, darf die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote nicht wesentlich unbequemer sein als die Nutzung des Autos. Dafür sollte die Fahrtdauer gering gehalten werden und der Preis die Kosten für die Nutzung des Autos nicht übersteigen. Zudem sollte der Planungsaufwand vor Fahrtantritt möglichst gering gehalten werden.

„Alternativen zum Auto müssen flexibel, komfortabel, verlässlich und attraktiv sein“

Teilnehmer des Workshops in Münsingen

Auf der anderen Seite wird sich der Komfort der Autonutzung verringern. Heute schon werden im Verdichtungsraum entsprechende Maßnahmen durchgeführt, zum Beispiel durch verringerten Parkraum oder langsamere Verkehrsführung. Es ist darauf zu achten, dass beide Ansätze gleichzeitig verfolgt werden. Dabei sollten Push-Maßnahmen im ländlichen Raum immer auch im Kontext der entsprechenden Konzepte in den benachbarten Agglomerationen diskutiert werden. Das Erschweren der Autonutzung ohne gleichwertige Alternativen zu bieten, führt zu Frust und Widerstand gegen die Mobilitätswende.

Zur Umsetzung der Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung bedarf es der politischen Willensbildung auf Kommunalebene und aktive Unterstützung durch die überörtlichen Fachbehörden. Dabei müssen personelle Ressourcen geschaffen, vor Ort weitere Kompetenzen aufgebaut werden und Leitlinien in Form von landespolitischen

Grundsatzbeschlüssen zur Verfügung gestellt bekommen, auf die eine Strategie aufbaut werden kann. Insbesondere im ländlichen Raum bietet sich die Kooperation mehrerer Gemeinden an. Zudem sollten Verwaltungen auf allen Ebenen geschult werden, wie neue Angebote bereitgestellt werden müssen, damit sie auch angenommen werden. Das reicht von der Einbindung von Stakeholdern bis hin zur Bildung von Lobbygruppen des Wirtschaftszweigs nachhaltige Mobilität.

„Warum sollte ich ein anderes Angebot nutzen, wenn mein Auto fahrbereit in der Garage steht und alle Alternativen teurer und langsamer sind?“

Teilnehmer des Workshops in Engstingen

Letztlich müssten auf lokaler Ebene politische Entscheidungen so getroffen werden, dass ein Umdenken der Menschen vor Ort stattfinden kann, sodass diese auf die neuen Angebote umsteigen wollen. Allgemein müssen die Angebote so umfassend sein, dass die Menschen im ländlichen Raum nicht durch anderes Verkehrsverhalten wie in den Städten abgehängt werden. In Regionen, in denen Pendelverkehr bislang hauptsächlich mit dem Auto erfolgt, besteht die Gefahr, dass das Erreichen von Städten, die nicht mehr auf Autoverkehr ausgelegt sind, erschwert wird.

4.2 Strategische Ansätze

Im Folgenden werden Empfehlungen zu Fragestellungen formuliert, die von der Fragestellung her übergreifend und strategischer Art sind. Diese Fragestellungen haben sich aus den Diskussionen der ersten beiden Workshops im Kandertal abgeleitet und wurden in den Workshops in Engstingen und Münsingen aufgegriffen und weiterbearbeitet.

4.2.1 Mobilitätsbedürfnisse verringern: Wege unnötig machen im ländlichen Raum

Zusammenfassende Empfehlung: In ländlichen Räumen sind die Angebote vor Ort dünner gesät und die Wege länger. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, gibt es verschiedene Lösungen, die vor Ort umgesetzt werden können. Eine Möglichkeit ist es,

Angebote vor Ort zu schaffen, welche die Notwendigkeit von Wegen unnötig machen. Dazu gehören zum Beispiel Coworking-Spaces, Kinderbetreuung, Ärzte und Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs. Wenn diese Angebote nicht vor Ort realisiert werden können, gibt es auch weitere Lösungsansätze wie „Mitbringdienste“ oder Lieferdienste, Homeoffice, Hausärzte auf Hausbesuchstour und Telemedizin.

Welche Angebote braucht es vor Ort?

- **Wenn es Angebote vor Ort gibt, sollten diese auch von Ortsansässigen genutzt werden können** (zum Beispiel Kinderbetreuungsplätze). Dies vermeidet Fahrten in Nachbarorte.
- **Um Einkaufsfahrten zu verringern, hilft es, wenn vor Ort zumindest Grundnahrungsmittel erhältlich sind.** Gute Möglichkeiten sind Automaten mit regionalen Produkten und Kleinflächenläden, bei denen durch Digitalisierung der Personaleinsatz reduziert ist (zum Beispiel Tante M, Dorfladen).
- Falls es im Ort mehrere (Einkaufs-)Angebote gibt, sollten diese **möglichst zentral und nah beieinander gelegen** sein, um Wege zwischen den Anbietern zu reduzieren.
- **Wenn ein Dorfladen eingerichtet wird, sollen folgende Rahmenbedingungen erfüllt sein:** Ein Dorfladen, der insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen zentral im Ort zu erreichen ist, sollte nach Möglichkeit verschiedene Angebote und Funktionen vereinen. Die Annahme von Dorfläden könnte durch zusätzliche Services, wie beispielsweise ein Café, erhöht werden. Der Laden sollte als Treffpunkt fungieren, um das Gemeinschaftsgefühl und die Identifikation mit dem Laden und der Gemeinde zu stärken. Dafür eignen sich Modelle wie eine Genossenschaft. Des Weiteren sollte das Angebot des Ladens passgenau zugeschnitten werden. Für jüngere Menschen wurde beispielsweise ein „Tankstellenangebot“ mit Snacks, Alkohol und Raucherutensilien vorgeschlagen. Die Stärkung der Gemeinschaft durch einen gemeinsamen Dorfladen wirken längerfristig auch auf die Bereitschaft, Fahrgemeinschaften zu bilden oder Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, auszuhelpen.
- **Angebote für die Freizeitgestaltung sollten vor Ort vorhanden sein.** Dann können auch Strecken, die in der Freizeit zurückgelegt werden, reduziert werden. Wichtig hierbei ist insbesondere auch, dass es Angebote für Jugendliche vor Ort gibt, damit diese nicht in die nächstgrößere Stadt fahren müssen.
- **Um von zuhause aus arbeiten zu können, ist eine gute Internetverbindung** eine Grundvoraussetzung. Zentral gelegene Coworking-Spaces können eine Alternative oder Ergänzung sein, die zudem dort zusätzliche Nutzerfrequenz bringt.

„Den Wocheneinkauf erledigen wir eigentlich immer außerorts.“

Teilnehmerin des Workshops in Münsingen

Wenn wir das Angebot nicht vor Ort haben können, was könnten dann Lösungen sein?

- **Digitale Verwaltungsservices können Wege sparen.** Wenn Dokumente bei einer bestimmten Verwaltungsstelle abgeholt werden müssen, verursacht dies zusätzlichen Verkehr. Um Wege zu sparen, sollten Amtsgänge anders gelöst

werden. So sollte es eine Möglichkeit geben, amtliche Dokumente (zum Beispiel Führerschein, Jagdschein) in digitaler Form oder per Post zu erhalten. Ggf. bietet hier der Personalausweis mit Online-Ausweisfunktion Möglichkeiten.

- **Flexible medizinische Versorgungsleistungen.** Hier könnte ein Hausarzt vor Ort zu bestimmten Terminen eine Besuchstour vor Ort machen. Für kleinere Bedarfe (zum Beispiel Erkältung) wären telefonische Sprechstunden hilfreich inkl. Krankschreibungen ohne beim Arzt persönlich vorsprechen zu müssen.
- **Für Berufsgruppen, für die Homeoffice nicht möglich ist, könnte ein Pendelbus von den Dörfern zu den größeren Industriegebieten in der Region eingerichtet werden** (zum Beispiel konkret in der Region Neckar-Alb von oben auf der Alb zu den Industriegebieten in Reutlingen). Hierzu müsste vorab eine Bedarfsanalyse durchgeführt werden.
- **Für die Versorgung mit Nahrungsmitteln, könnten Plattformen für Einkaufsdienste hilfreich sein.** Hier könnten einerseits Lebensmittel mitgebracht oder Menschen zum Einkaufen mitgenommen werden. Um Zeit zu sparen und auch sicherzugehen, dass das Richtige gekauft wird, können „Packservices“ von den Einzelhändlern genutzt werden. Hier können Personen bestellen, was sie brauchen. Die Produkte werden vom Einzelhändler zusammengestellt und im Voraus vom Kunden bezahlt. Der Einkauf kann dann von einem Mitbringdienst mitgenommen werden. Gut wäre, den Bedarf für Einkaufsdienste zu prüfen und Menschen mit Bedarf und Unterstützer zusammenzubringen.
- **Mobile Nahversorger, die vor Ort kommen, schaffen ein Angebot in mehreren Gemeinden.** Beispielsweise Einkaufs-LKWs, der „Eiermann“ oder auch Getränkehändler könnten regelmäßig in den Ort an zentrale Stellen kommen. Anbieter könnten auch gesammelt Lieferungen vor Ort bringen. Dies erspart Fahrten zum Beispiel Fahrten zu einzelnen Hofläden. Zu diesen Angeboten gehören auch Wochenmärkte. Hier wäre zu klären, welche Uhrzeit hier geschickt wäre – zum Beispiel für Seniorinnen und Senioren oder für Berufstätige. Dabei muss berücksichtigt werden, ob sich die Anfahrt lohnt. Je dichter die Dörfer besiedelt sind, desto mehr potentielle Kunden sind vor Ort. Grundversorgungsangebote müssen bezuschusst werden, bis sie sich etabliert haben und die bisherigen Einkaufsgewohnheiten durchbrochen sind.
- Das Zusammenlegen der mobilen Angebote mit etablierten Zielen im Ort erhöht deren Annahme. Hierfür braucht es nutzbare Plätze in Lagen mit guter Erreichbarkeit.

Weitere Hinweise

- Bei Angeboten (zum Beispiel Online-Services) ist auch an die Menschen zu denken, die kein Smartphone besitzen.
- Es ist wichtig, ein Bewusstsein zu schaffen, dass Wege gespart werden können bzw. dass auch einige Wege gerade in kleineren Orten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

4.2.2 Mobilitätslösungen in der Dorfgemeinschaft finden

Zusammenfassende Empfehlung: Im Vergleich zu großen Städten haben ländliche Räume oft eine stärkere Vernetzung im direkten Umfeld und man kennt sich. Die Anonymität ist im Vergleich zu größeren Städten wesentlich geringer. Dies kann genutzt werden, um gemeinsam pragmatische Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse zu finden.

Es gibt verschiedene Lösungsansätze, die vor Ort entstehen könnten, wie zum Beispiel:

- eine Mitfahrplattform für den Arbeitsweg,
- ein Bürgerfahrdienst, ggf. mit der Möglichkeit, das Fahrzeug außerhalb der Betriebszeiten zu mieten,
- ein gemeinsames Elterntaxi,
- ein Vereinsbus, der von anderen gemietet werden kann,
- die Nutzung der Firmenflotte am Wochenende,
- „Mitbringdienste“ zum Beispiel von Einkäufen,
- „Mitnehmdienste“ zum Beispiel zum Einkäufen oder zu Veranstaltungen

Welche Angebote helfen vor Ort?

Hierbei wurde insbesondere das **Konzept von Bürgerfahrdiensten** diskutiert.

- **Menschen, die mobil sind und andere mitnehmen können, müssen mit denjenigen, die das Angebot nutzen möchten, zusammengebracht werden.** Eine Möglichkeit könnte die „Mitfahrzentrale“ (zum Beispiel über die Landmobil-App) sein. Eine weitere Idee ist ein zentraler Treffpunkt zu bestimmten Zeitpunkten oder auch die Organisation der Anreise zu Veranstaltungen durch die Veranstalter.
- **Bei einem Bürgerbus oder privat organisierten Sharing-Angeboten ist es wichtig, dass Vertrauen besteht und man weiß, bei wem man einsteigt.** Eine Hilfe könnte sein, dass der Name der Busfahrerinnen und Busfahrer vorne im Fahrzeug angeschrieben ist.
- **Car-/Bike-Sharing auf „Nachbarschaftsebene“**
- **Ein ehrenamtlicher Fahrdienst sollte auch mit weiterem Radius, ortsübergreifend, zum Erreichen von Zielen fahren,** wie beispielsweise zu Bahnhöfen, Einkaufsläden, Krankenhaus oder Ärzten. Das Anmeldeverfahren sollte möglichst einfach und zielgruppenorientiert sein, ggf. ohne Voranmeldung.
- **Eine Bewerbung in allen Altersgruppen ist wichtig.** Dabei geht es auch darum, einen attraktiven Namen des Angebots für alle Zielgruppen zu finden.
- **Ein verlässliches regelmäßiges Angebot macht die Nutzung leichter.** Feste Haltestellen und Fahrtzeiten machen die Nutzung leichter planbar. Möglicherweise hilft auch ein Abonnement die Nutzung zu erhöhen (10er Karte).

„Das Angebot muss alle ansprechen – Bürgerfahrdienst klingt zu altbacken.“

Teilnehmer des Workshops in Engstingen

Weitergedacht...

Mit flexiblen Bedienformen können Alternativen zum Auto angeboten werden. Bürgerfahrdienste sind für dispersere Siedlungsgebiete (d.h. eher zerstreute und weniger dichte Siedlungsgebiete) vorteilhaft. Die Lösungen hängen von der Struktur der Orte ab.

4.2.3 Siedlungsgestaltung, die eine nachhaltige Mobilität fördert

Zusammenfassende Empfehlung: In ländlichen Räumen kann die Gestaltung der Siedlung dazu beitragen, nachhaltige Mobilität zu fördern. Durch die Anordnung von Wohn- und Arbeitsplätzen sowie Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe kann die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten erleichtert werden. Digitale Arbeit und Homeschooling haben dazu beigetragen, Arbeitswege zu reduzieren.

Gleichzeitig kann durch Maßnahmen wie Parkgebühren (beziehungsweise zeitliche Begrenzung), weniger Parkplätze (diese aber an Orten wie Bahnhöfen und Zentren notwendig) und verkehrsberuhigte Bereiche das Auto unattraktiver gemacht werden. Um den Umstieg zu erleichtern, sind Angebote wie nah erreichbare Haltestellen, Fahrradstellplätze (insbesondere auch bei Bushaltestellen) und sichere Wege zur Haltestelle für Kinder wichtig. Außerdem braucht es geringe Entfernungen zu Carsharingplätzen, E-Ladestationen sowie zu kostenlosen P+R-Parkplätzen.

Generell ist auf Barrierefreiheit sowie sichere und komfortable Radwege zu achten. Auch eine vernetzende und ortsübergreifende Infrastruktur für nachhaltige Mobilität, wie Fuß- oder Radwege, kann dazu beitragen, den Umstieg zu erleichtern. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs und die digitale Infrastruktur muss bei der Raumplanung berücksichtigt werden. Die Dorfmitte ist ein Mobilitätspunkt im ländlichen Raum. Im ländlichen Raum ist die Neugestaltung selten und wenn dann im kleineren Maßstab.

Weitergedacht...

Zentrale Bereiche der Orte sollten in ihrer Multifunktionalität gestärkt werden, damit die Entfernungen kurz bleiben und die Erreichbarkeit weiterhin gut ist: Angebote sollten gebündelt und konzentriert in der Ortsmitte vorhanden sein.

Welche Angebote braucht es vor Ort?

- **Das Einführen von Push-Faktoren wie verschlechterter Parksituation muss mit ausreichend komfortablen nachhaltigen Angeboten einhergehen.**
- Der Weg zum nächsten Haltepunkt sollte kurz sein, ca. ein Kilometer. E-Scooter und E-Bike Erleichtern das Erreichen der Haltestelle. Zusätzlich sollen an Bahnhöfen und Bushaltestellen P+R-Parkplätze für Autos und Fahrräder

angeboten werden. Dabei sollte eine strategische Bepreisung erfolgen (zum Beispiel kostenlose P+R-Parkplätze).

- **Haltestellen sollten das Warten angenehm machen.** Empfohlen wird:
 - Dach
 - Sitzmöglichkeiten
 - aktueller Fahrplan und digitale Anzeige (inkl. Anzeige Auslastungsgrad, wenn zwei Busse zeitnah kommen)
 - Barrierefreiheit (u. a. Ansagen zu nächsten Bussen)
 - Beleuchtung
 - Sicherheitsgefühl schaffen
 - Aschenbecher
- Für Sharingfahrzeuge braucht es adäquate **Abstellflächen**.

Weitergedacht...

In Deutschland läuft der Pilotversuch, dass Carsharing-Autos unbemannt durch Telemetrie (= virtuelle Fahrer*innen) zu den Nutzer*innen nach Hause fahren. Das könnte eine Lösung sein, wenn die Carsharing-Dichte zu gering ist. Abstellflächen können dann dort sein, wo es sich anbietet.

- **Der Umstieg vom Auto zu anderen Angeboten ist schwer.** „Die alternativen Angebote müssen flexibler, komfortabler, verlässlicher und attraktiver sein.
- **Push-Faktoren führen zu Frust. Die Teilnehmenden empfehlen erst einmal die Barrieren abzubauen, die bei den Alternativen zum Auto bestehen.** Beispielsweise überfüllte P+R-Parkplätze, zu geringe Taktung des Angebots, Fahrtzeiten zum Ziel zu verringern, ausreichend komfortable Fahrzeuge (Platz, um Fahrtzeit zu nutzen), Bewerbung und Zugang zu Angeboten wie Rufbus verbessern, Parkplätze an Mobilitätsstationen.

„Mich würde nichts dazu bringen umzusteigen, außer es geht nicht anders!“

Teilnehmer des Workshops in Engstingen

4.2.4 Höhere Dichten erreichen: Wie kann hier Verständnis geschaffen werden?

Zusammenfassende Empfehlung: Eine höhere Dichte in Wohngebieten kann dazu beitragen, dass nachhaltige Mobilitätsangebote wie Busse und Car-Sharing mehr Nutzende erreichen und somit attraktiver werden und sich zudem wirtschaftlich mehr lohnen. Dies kann durch Schließung von Baulücken, Aufstockung von Gebäuden oder Mehrfamilienhäusern erreicht werden.

Allerdings ist es oft schwierig, diese Strategie vor Ort zu verfolgen und gegenüber den Menschen zu erklären. Um Verständnis dafür zu schaffen, dass Entscheidungen über Neubaugebiete unter Berücksichtigung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und der Erreichbarkeit von Zielorten getroffen werden, könnten gute Beispiele vorgestellt und die Vorteile kommuniziert werden. Konkrete Vorschläge

hierfür sind zum Beispiel Schulungen, Bürgerwerkstätten (wie beispielsweise in Kohlstetten erfolgt) oder auch Ortsvorstehertreffen, um diese Ebene der Lokalpolitik hierfür zu gewinnen. Ein gutes Beispiel ist die Gemeinde Engstingen: leerstehende Häuser wurden aufgekauft, saniert und dann günstig kinderreichen Familien zur Verfügung gestellt.

Die Lokalpolitik kann auch Maßnahmen ergreifen wie Umzugshilfen von großen Einfamilienhäusern in barrierefreie Wohnungen, Zuschüsse für die Bebauung von Baulücken (zum Beispiel Tiny-Häuser), Mehrfachnutzung von zentralen Gebäuden und die Festlegung von Mehrfamilienhäusern in Bebauungsplänen. Unterstützung von Konzepten „Mitwohnen“ sowie Mehrgenerationenprojekte und Unterstützung bei Umbauten (zum Beispiel bei Genehmigungen). Kommunen müssen effektivere Instrumente an die Hand bekommen, um Bauverpflichtung auf Grundstücken innerhalb von Ortschaften durchzusetzen.

Wenn Personen statt in einem Einfamilienhaus in Wohnungen leben sollen, müssen die Wohnungen besonders attraktiv sein (zum Beispiel Lage, Preis, Konzept, bei dem auch mehrere Generationen sich unterstützen, grüne Außengestaltung bzw. Blick ins Grüne). Die Akzeptanz der Menschen – auch der Jüngeren – in eine Wohnung zu ziehen, ist nicht sehr hoch. Gute Beispiele und Vorteile – gerade für ältere Menschen – bekannt zu machen könnte helfen.

Wie kann Verständnis dafür geschaffen werden, dass Siedlungen dicht gebaut bzw. nachverdichtet werden?

- **Erklären müsste man vor allem jungen Familien, denen, die noch ein Haus bauen möchten, warum weniger oder kleinere Bauplätze auf der grünen Wiese ausgewiesen werden.** Allerdings wird es von den (jüngeren) Teilnehmenden so eingeschätzt, dass auch die jüngere Generation ein Einfamilienhaus als Zielvorstellung hat.
- **Eine weitere Zielgruppe sind Besitzer von leerstehenden Gebäuden und ungenutzten zentral gelegenen Grundstücken.** Hier sollte nachgefragt werden, was die Gründe für den Leerstand sind und beraten werden. Möglicherweise brauchen Erbgemeinschaften Unterstützung bei der Lösungssuche. Helfen würde auch eine erleichterte Genehmigung (Denkmalschutz) und finanzielle Förderung.
- **Auch Personen, welche die Möglichkeit haben Wohnraum im eigenen Haus zu schaffen (Vermietung, Aufstockung, Anbau), sollten angesprochen werden.** Ein finanzieller Anreiz würde hier helfen, dass die Eigentümer dies in Betracht ziehen.
- **Älteren Personen, für die ein Umzug aus einem zu groß gewordenen Einfamilienhaus interessant sein kann, sollte ein finanzierbares und barrierefreies Angebot zur Verfügung stehen.**

„Ich bin in einem Einfamilienhaus aufgewachsen. Ich kenne es nicht anders und will später auf jeden Fall auch so wohnen.“

Junger Teilnehmer des Workshops in Münsingen

Was kann die Lokalpolitik tun?

- **Eine weitere Idee ist es, potentielle Nutzerinnen und Nutzer sowie Käuferinnen und Käufer mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zusammenzubringen**, beispielsweise in Form einer Veranstaltung. Wenn man sich gegenseitig sieht, entstehen eher passende Lösungen und Vertrauen.

Weitergedacht...

Bauvorschriften sollten hierauf überprüft werden – zum Beispiel bezüglich der Begrenzung von Wohneinheiten und Stellplatzvorschriften

- **Wenn Bürgermeisterinnen und Bürgermeister oder Gemeinderätinnen und Gemeinderäte direkt nachfragen**, wären einige Personen eher bereit, ein Grundstück zu verkaufen oder einen Leerstand neu zu nutzen. Hier ist die Empfehlung: Hausieren gehen!
- **Bauvorschriften sollten Aufstockungen und Anbauten erlauben**, damit nachverdichtet werden kann.

Einfamilienhäuser auf großen Grundstücken sollten in Bebauungsplänen für neue Wohngebiete im deutlich geringeren Umfang und ergänzt durch Mehrfamilienhäuser festgesetzt werden. Eine Verhaltensänderung nur aufgrund von Verständnis wird von den Teilnehmenden nicht erwartet.

„Ich glaube nicht, dass wir Bürger plötzlich anfangen anders zu wohnen. Auch wenn wir wissen, dass das so langfristig nicht weitergehen kann.“

Teilnehmer des Workshops in Münsingen

Weitergedacht...

Wie funktionieren qualitätvolle, dichtere Einfamilienhäuser? Alte Dorfkerne haben beispielsweise häufig eine hohe Dichte, weil es dort kleinere Grundstücke gibt. Es geht nicht darum, Menschen in ländlichen Räumen das Leben im Grünen in lockerer Bebauung in Einfamilienhäusern zu verbieten. Da gibt es oft große Missverständnisse und eigentlich unbegründete Sorgen. Vielmehr geht es darum, dies durch klugen Städtebau attraktiv mit qualifizierter Dichte umzusetzen. Damit können die Mobilitätswende unterstützende Dichten in attraktiven, qualitätvollen und unverkennbar ländlich geprägten Strukturen umgesetzt werden.

- **Tiny-Häuser** könnten eine Lösung sein bei der Siedlungsentwicklung weniger in die Fläche zu gehen.

Weitergedacht...

Weniger Quadratmeter von der Grundstücksfläche sind ein interessanter Ansatz. Tiny-Häuser auf unverändert großen Grundstücken helfen für die Siedlungsdichte meist nicht weiter. Ein Tiny-Haus als Nachverdichtung würde jedoch einen Beitrag leisten.

- **Wenn verdichtet wird, braucht es Lösungen, damit das Zusammenleben funktioniert**, zum Beispiel Straßenfeste.

Weitergedacht...

Regelmäßigkeit ist dabei wichtig.

- **Müsste bei den neu Zuziehenden aus den Städten ein Umdenken stattfinden?**

Menschen ziehen aus städtischen Gebieten in ländliche Regionen, weil es hier noch möglich ist, ein eigenes Haus zu bauen oder zu kaufen. Die Fahrwege und die Infrastruktur sind dann erst einmal nicht wichtig für die Entscheidung über den Wohnort.

Eine Frage blieb offen: Dauert die Nachverdichtung nicht viel zu lange, um einen Einfluss auf die Mobilitätswende zu haben?

„Wir kommen aus Stuttgart aber dort hätten wir nicht in einem Haus wohnen können. Das ist uns als Familie aber wichtig gewesen. Lieber pendeln wir etwas länger zur Arbeit.“

Teilnehmer des Workshops in Münsingen

Weitergedacht...

Nur mit alternativen Mobilitätsangeboten sind die ländlichen Räume auch weiterhin für diese Menschen ein attraktiver Standort. Wenn das Pendeln mit dem Auto in die Städte zukünftig immer schwerer wird, können die ländlichen Räume künftig diese Entlastungsfunktion für die angrenzenden Agglomerationen nicht mehr übernehmen.

4.2.5 Begeistern für die Nutzung von neuen Mobilitätsformen im ländlichen Raum

Zusammenfassende Empfehlung: Solange die Personen einen Führerschein und ein Auto haben, ist ein Umstieg für viele nicht denkbar. Für die Verkehrswende brauchen wir jedoch neue Verhaltensweisen. Im ländlichen Raum stellt sich die Herausforderung, Menschen für neue und nachhaltige Mobilitätsformen zu begeistern. Um dies zu erreichen, ist es wichtig, die Menschen frühzeitig in den Prozess einzubinden und sie gut zu informieren. Die Informationen müssen überall verfügbar sein und regelmäßig verteilt werden. Eine Möglichkeit hierbei ist die Verwendung von Stadt- und Ortsplänen, auf denen genau die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel eingezeichnet sind. Des Weiteren werden Informations- und Werbekampagnen auf verschiedenen Kanälen empfohlen. Dazu gehören je nach Angebot beigelegte Broschüren im Wochenblatt oder Werbeplakate zum Beispiel an Bushaltestellen.

Ein weiteres Mittel kann die Vergabe von Gutscheinen sein, die es den Menschen ermöglichen, die neuen Angebote kostenlos auszuprobieren wie zum Beispiel eine Stunde kostenlos E-Scooter fahren. Darüber hinaus könnte auch ein „Mobilitätstag“ oder ein „Mobilitätslabor“ für mehrere Wochen durchgeführt werden, während derer alle Angebote kostenlos getestet werden können (zum Beispiel in Kombination mit der Sperrung einer Straße). Zudem sollten Sharing-Angebote im Ticket mit einbezogen werden. Um die Bevölkerungsgruppen gezielt anzusprechen, sollte auch eine zielgruppenangepasste Marketing- und Werbekampagne durchgeführt werden. Dabei sollten auch soziale Medien eingesetzt und neue Angebote über Mundpropaganda beworben werden.

Welche Angebote braucht es vor Ort?

- **Die Angebote sollten von Seiten der Kommunen und der Anbietenden stärker beworben werden**, wenn möglich auf allen Kanälen wie Wochenblatt, Zeitung, Radio, Social Media, Infokasten am Rathaus, Apps der Städte und Gemeinden, von Haus-zu-Haus-Kampagnen (durch Schülerinnen und Schüler), die Einrichtung einer Info-Stelle, Verteilung von Informationen an alle Haushalte. Wenn zum Umstieg motiviert werden soll, sollte hierbei der Fokus auf jüngere Menschen gelegt werden.
- **Es braucht eine regelmäßige Information**
- **Nachhaltige Anreise sollte belohnt werden**, zum Beispiel durch Rabatte in Läden.
- **Wenn ein Bürgerbus eingesetzt wird, sollen folgende Rahmenbedingungen erfüllt sein:** Die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Nutzenden sollen bewertet werden können (**Ziel: Vertrauen**). Menschen, die keine Apps benutzen (können), sollten die Möglichkeit haben, sich über eine automatisierte Telefonansage informieren zu können.
- **Die Alternativen zum Auto müssen attraktiver werden, erst dann ist für viele ein Umstieg vorstellbar.**
- **Wenn auf das Fahrrad oder Fußverkehr umgestiegen werden soll, muss die Sicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrenden erhöht werden.** Im überörtlichen Verkehr werden eigene Fahrradwege als sicherer wahrgenommen als die Nutzung von großen Verkehrsstraßen. Fahrradfahren auf Überlandstraßen wird als gefährlich eingestuft. Dabei ist zu beachten, dass der Anteil der Wege, die überörtlich sind, im ländlichen Raum höher ist als in den großen Städten.

„In Tübingen werden halbjährlich Infos und die Fahrpläne für Buslinien verteilt. So etwas braucht es bei uns auch, sonst verliert man den Überblick.“

Teilnehmer des Workshops in Engstingen

4.3 Wie können wir die Angebote noch verbessern? – Lösungsansätze und Ideen

Bei den Workshops wurden klimafreundliche Mobilitätsformen, die es bereits vor Ort in den Regionen gibt, evaluiert. Dabei wurden jeweils Rahmenbedingungen, Herausforderungen sowie Erfolgs- bzw. Gelingensfaktoren zusammengetragen.

4.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen, wird eine **Verbreiterung des Angebots** empfohlen. Hierbei sollte auf Frequenz und Zuverlässigkeit der Busse geachtet werden, damit Umstiege sichergestellt werden können. Auch sollte es zu Randzeiten, nachts und außerhalb der Stoßzeiten, ein regelmäßiges Angebot geben, um verlässlich für junge Menschen und Kulturbesuchende zu sein. Eine engere Taktung und schnellere Verbindungen, beispielsweise durch **Direktbusse zu Knotenpunkten wie Bahnhöfen oder Flughäfen**, können ebenfalls dazu beitragen, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen. Dazu gehören auch Querverbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften in einer Region. Wo möglich, sollten Bahnstrecken

reaktiviert werden, um eine schnellere und umweltfreundlichere Verbindung zu ermöglichen. Eine moderne Variante des Rufbusses wäre eine sinnvolle Ergänzung, um Leerfahrten oder nur gering gefüllte Linienbusse zu vermeiden. Ein zusätzlicher Nutzen der Rufbusse wäre es, wenn man Fahrräder mitnehmen kann. Die Alternative zur Fahrradmitnahme wären Leihsysteme, die bei den Teilnehmenden jedoch auf Skepsis stießen. Darüber hinaus bieten auch andere On-Demand Angebote die Möglichkeit, die „letzte Meile“ vom gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehrsnetz zur Siedlung zurückzulegen.

Eine weitere Empfehlung im Bereich öffentlicher Personennahverkehr ist die **Flexibilisierung des Tarifangebots**. Dazu sollten Tarifangebote so angepasst werden, dass auch verbundübergreifend attraktive Monatsabos verfügbar sind. Auch ein Modell ähnlich dem 9 € - Ticket würde die Attraktivität erhöhen, ggf. auch nur im regionalen Gültigkeitsbereich.

Zudem sollte bei der Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf die **Erhöhung des Komforts** geachtet werden. Dazu gehört, dass genügend Sitzplätze und Platz für Einkäufe zur Verfügung stehen und die Mitnahme von Fahrrädern im Bus ermöglicht wird. Zudem sollten übersichtliche, leicht verständliche Fahrpläne geboten werden. Zur Erhöhung der Sicherheit sind betreute Busfahrten für Kinder oder reservierte Plätze beim Busfahrer nötig, um eine Alternative zum Elterntaxi zu bieten. Auch ein sicherer, betreuter Weg zum Bus für Kinder kann dazu beitragen, deren Sicherheit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen.

Allgemein ist beim öffentlichen Nahverkehr darauf zu achten, dass eine höhere Flexibilität in der Größe der eingesetzten Fahrzeuge möglich ist. Damit kann verhindert werden, dass große Linienbusse außerhalb von Stoßzeiten leer fahren müssen.

4.3.2 Fahrradmobilität

Um den Autoverkehr zu verringern, muss der Radverkehr sicherer werden. Die Sicherheit im Radverkehr ist insbesondere abhängig vom Schutz der Radfahrenden vor überholenden Autos. Besonders Engstellen, an denen der Mindestabstand durch den Autoverkehr gegenüber dem Radverkehr nicht eingehalten werden kann, empfinden Radfahrende als besondere Gefahr. Dies gilt im ländlichen Raum insbesondere auch für Wege zwischen den Ortschaften da dort der Autoverkehr mit noch höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist. Daher muss beim Ausbau der Infrastruktur auf die möglichst durchgehende **Trennung von Rad- und Autoverkehr** geachtet werden. Eine Möglichkeit, die Sicherheit für Fahrradfahrende zu erhöhen, wäre zudem das **Einführen eines Überholverbots von Fahrrädern für Autos auf engen Straßen**. Dies könnte durch Polizeikontrollen oder durch die Einführung sehr breiter Schutzstreifen erreicht werden. Auch muss die Kommunikation hierzu erhöht werden. Dazu können **Schulungen für Linienbusfahrerinnen und -fahrer** zur Einhaltung des Abstands durchgeführt und **mehr Hinweisschilder** aufgestellt werden.

Besonders auf dem Land sind die zurückgelegten Strecken für viele Menschen zu weit oder topographisch anspruchsvoll, um diese mit normalen Fahrrädern zurückzulegen. Herausforderungen, wie große Distanzen zwischen Siedlungen, werden jedoch durch E-

Bikes überwindbar. Um dies weiter zu ermöglichen, muss die Gesetzeslage für die Benutzung der „schnellen“ E-Bikes (Unterstützung bis 45 km/h) auf Radwegen geändert werden, da die Sicherheit der Radfahrenden auf Landstraßen nicht ausreichend gewährleistet ist. Außerdem muss die **Ladeinfrastruktur für E-Bikes** gegeben sein.

Um die Sicherheit des Radfahrens zu erhöhen und zugleich attraktiver zu machen, sollten Radwege im Dunkeln wo möglich beleuchtet werden. Außerdem ist wichtig, dass die Radwege gut gereinigt sind, um hier keine Unfallgefahren aufkommen zu lassen. Zudem sollten Radwege möglichst umwegfrei zu den nächsten Zielorten führen und ausreichend Fahrradabstellanlagen zum Beispiel an Bahnhöfen zur Verfügung stehen. Letztlich muss auch die **Attraktivität des Radfahrens** gegenüber anderen Verkehrsformen beworben werden. So muss kommuniziert werden, dass das Radfahren zum Beispiel auch auf die eigene Gesundheit positive Wirkungen hat.

4.3.3 Leih- und Sharingangebote

Der Ausbau von Leih- und Sharingangeboten kann dazu beitragen, die Mobilität in ländlichen Räumen mit weniger privaten Autos zu gewährleisten. **Mietfahrräder, auch E-Bikes und (E-)Car-Sharing-Angebote mit festen Parkplätzen an zentralen Orten, ggf. auch die in der Region Engstingen-Münsingen getesteten Freefloating E-Scooter** wie Bahnhöfen können hier eine Lösung sein, um den Weg zwischen Wohnort und Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu überbrücken. **Ridepooling-Plattformen** für Mitfahrgelegenheiten, insbesondere für den Arbeitsweg und der Ausbau von P+R-Parkplätzen können ebenfalls dazu beitragen, den Autoverkehr zu verringern. Der Einsatz einer **Nachbarschafts-App** für Mitfahr- und Mitbringgelegenheiten sowie Fahrgemeinschaften bei Vereinen wie zum Beispiel für Fahrten zum Training können das Sharing-Potential zusätzlich erhöhen.

Als konkrete Ansätze, um die Nutzung von Leih- und Sharingangeboten leichter zu machen, wurden zudem folgende Ideen genannt:

- Nutzbarkeit auch für Menschen ohne Smartphone bzw. in Regionen mit schlechter Internetabdeckung ermöglichen. Beispielsweise wäre es gut, wenn die Buchung zusätzlich per Telefon möglich ist.
- Mitfahrparkplätze sollten ausgebaut werden. Es braucht ausreichend Plätze, damit sich Fahrgemeinschaften dort auch sicher verabreden können. Sie sollten sicher gestaltet werden – sowohl für die Nutzenden als auch deren Autos (Ideen hierzu waren: Zaun und Beleuchtung).
- Möglichkeiten für die Nutzung durch Familien schaffen, zum Beispiel Kindersitz im Car-Sharing-Fahrzeug
- Einfaches Tarifsysteem für Übersichtlichkeit
- Sharingangebote in Fahrtenplanungsapps miteinbeziehen, so können sie schon bei der Fahrtenplanung als Ergänzung zu Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen.

4.3.4 Moderner Rufbus

Der moderne Rufbus dient dazu, schwach frequentierte Zeiten effizient abzudecken. Bei diesem Angebot handelt es sich um eine Mischung aus Bus und Taxi, bei dem die

Nutzenden unabhängig von festen Haltestellen oder Fahrplänen auf Wunsch befördert werden können. Zur Einführung ist es notwendig, dass **den künftigen Nutzerinnen und Nutzern gut erklärt wird, wie das Angebot funktioniert.**

Um langfristig für hohe Nutzungszahlen und damit Rentabilität zu sorgen, muss durch regelmäßige Bewerbung eine **Marke geschaffen** werden. Außerdem sollten über eine Buchungssapp, aber auch über eine Telefonhotline jederzeit Buchungen sowie das Einholen von Informationen möglich sein. Zudem sollten die Angebote idealerweise **in den allgemeinen Tarif für öffentlichen Personenverkehr integriert** und die **Kombination mit anderen Verkehrsmitteln** ermöglicht werden. Beispielsweise könnte die Erlaubnis zur Fahrradmitnahme dem Fahrgast das Überwinden der „letzten Meile“ ermöglichen. Für die Buchung mit dem Smartphone ist flächendeckendes Mobilfunknetz oder WLAN-Zugang notwendig.

Um die Nutzung des modernen Rufbusses noch attraktiver zu machen, sollte dieser auch Fahrten in Nachbarorte (**gemeindeübergreifend**) abdecken. Als mögliche Nutzungsgelegenheit wurde die Fahrt zu Grundversorgern genannt.

4.3.5 Autonome Personenshuttles

Ein autonomes Personenshuttle kann helfen, den öffentlichen Personennahverkehr trotz Personalmangel in Busbetrieben aufrechtzuhalten. Dieses Angebot könnte innerhalb von Ortschaften für weitere Mobilitätsmöglichkeiten sorgen.

Als konkrete Ansätze, um die Nutzung von autonomen Personenshuttles attraktiv zu machen, wurden folgende Ideen genannt:

- Größe des Fahrzeugs auf den ländlichen Raum anpassen (ein Fahrzeug mit 22 Plätzen, wie im Input vorgestellt wurde, wäre zu groß)
- wäre als „On-Demand“-Angebot gut
- Testphase anbieten, um sich mit dem Angebot vertraut zu machen
- Empfehlung: keine Mitnahme von Fahrrädern erlauben, sondern den Platz besser für Kinderwagen und Rollatoren nutzen

4.3.6 Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen

Um eine ähnlich komfortable Mobilität wie beim Auto zu erreichen, müssen verschiedene Angebote miteinander kombiniert werden. Eine Möglichkeit hierfür sind angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen. Um die angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen attraktiv zu gestalten, sollte an Folgendes gedacht werden:

„Von der LandStadtMobil-App habe ich erst heute Abend erfahren. Damit hat sich die Veranstaltung schon für mich gelohnt.“

Teilnehmerin des Workshops in Engstingen

- Zusammenfassung multimodaler Informationen und Vergleiche für die Reiseplanung, Integration der Ergebnisse von anderen Mobilitätsplattformen (DB-App, NALDO-App) zur Plattform
- Leichte Bedienbarkeit
- Präzise Zeitangaben und Verspätungsmelder, um Anschlüsse verlässlich zu erreichen

5 Fazit und Ausblick

Das Themenfeld Mobilität und Siedlungsentwicklung ist komplex, trotzdem haben die Teilnehmenden zu den Fragestellungen zahlreiche Hinweise und Empfehlungen gegeben.

Der Status Quo wurde unter die Lupe genommen und klassische Angebote (Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußverkehr) wurden untersucht. Zugleich wurden auch neue Angebote (wie zum Beispiel Sharingmodelle), die zum Teil in den Regionen bereits vorhanden sind, genauer betrachtet. Dabei wurde insbesondere zu Gelingensfaktoren der neuen Angebote und zum Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung gesprochen.

Die existierenden Angebote wurden kritisch betrachtet. Häufig entsprechen sie nicht den Ansprüchen, die für einen Umstieg notwendig sind. Teilweise wurde aber auch deutlich, dass das Wissen um die Möglichkeiten der Angebote nicht in der Breite vorhanden ist. Eine besondere Chance liegt in ländlichen Räumen aber auch darin, dass man sich kennt und miteinander spricht. Lösungen für Probleme werden pragmatisch gesucht und häufig gefunden. Wie die Dorfgemeinschaft noch mehr für die Lösung von Mobilitätsbedürfnissen genutzt werden kann, führte zu einigen guten Ideen. Auch das Thema Siedlungsentwicklung bietet in diesem Zusammenhang sehr viel Potential (zum Beispiel Nachverdichten, neue Wohnformen oder die Nutzung von Leerstand). Hier kann es lohnenswert sein, dies mit Bürgerinnen und Bürgern aber auch Politik und Verwaltung vor Ort zu vertiefen.

Wichtig sind aber auch die Überlegungen und Einschätzungen der Teilnehmenden in Bezug auf künftige Entwicklungen: Es ist nicht einfach, eingeübtes Verhalten zu verändern. Informationen alleine reichen hierzu nicht aus, es braucht zusätzliche Anstrengungen, damit die Nutzenden auch andere Mobilitätsformen wie zu Fuß gehen, Fahrradfahren, Bus und Bahn fahren, E-Rollerfahren etc. ausprobieren. Hier können vermehrt Anreize und niederschwellige Angebote geschaffen werden, um neue Mobilitätsangebote zu testen. Darüber hinaus müssen auch bei der Verdichtung von Siedlungen Maßnahmen zur Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger getroffen werden. So könnten zum Beispiel ältere Menschen bei der Suche nach passenden, kleineren Wohnungen und bei der Organisation des Umzugs unterstützt werden.

Für die Inputgebenden waren die Workshops mit einigen „Aha-Erlebnissen“ was die Bekanntheit und die Bewerbung ihrer Angebote angeht, verbunden. Die Empfehlungen der Teilnehmenden dienen hier sehr konkret als Unterstützung für die künftige Arbeit.

Gerade in kleinen Gemeinden oder auch Ortsteilen kann es Unterstützung brauchen, die Hinweise und Empfehlungen der Bürgerinnen und Bürger aufzugreifen. Als wichtige Personen im Dorfleben sind Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Ortsvorstehende relevante Multiplikatoren. Gemeinsame Workshops, bei denen die Empfehlungen und Strategien aufgegriffen werden und die Teilnehmenden sich über die Ziele und Möglichkeiten austauschen, kombiniert mit guten Beispielen anderer kleinerer Gemeinden, können die Umsetzung in Gang bringen.

6 Einordnung aus Sicht der Raumentwicklung

Das Ziel der Raumplanung in Bezug auf Mobilität und Siedlung ist es, Siedlungsstrukturen zu planen, die nachhaltige Mobilitätsformen besser unterstützen. Zudem sollten nachhaltige Mobilitätslösungen umgesetzt werden, die anschlussfähig an die bestehenden Strukturen sind. Die ländlichen Räume in Baden-Württemberg sind meist eng mit den benachbarten urbanen Zentren verflochten. Dies unterstreichen die starken Pendlerbeziehungen zwischen ländlichen und urbanen Räumen sowie die Bildungs-, Gesundheits- und Einzelhandelsangebote außerhalb der Grundversorgung, welche zumeist in urbanen Zentren verortet sind.

Die Workshops haben gezeigt, dass für die Menschen in ländlichen Räumen zwei Dimensionen der Mobilität bedeutsam sind, die beide im Blick behalten werden müssen. Dabei geht es einerseits um die **Mobilität innerhalb des ländlichen Raums** und andererseits um die **Mobilität aus dem ländlichen Raum in die urbanen Zentren**. Der Wandel der Mobilität geht in den urbanen Zentren schnell voran. Dies könnte dazu führen, dass die Spannungen zwischen den beiden Dimensionen der Mobilität größer werden und schwerer zu überbrücken sind. Gerade durch eine verknüpfte Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche diese Spannungen reduzieren.

Mobilitätslösungen für Wege vom ländlichen Raum in die urbanen Zentren

Nachhaltige Mobilität ist ein an Bedeutung zunehmender Standortfaktor, denn das Auto dürfte als vorwiegendes Verkehrsmittel für diese Wege aufgrund der Push-Maßnahmen immer unattraktiver werden. Zugleich wird die Wirksamkeit von Push-Maßnahmen in den Agglomerationen gestärkt, wenn den Adressaten auch Alternativen zur Verfügung stehen. Auch im ländlichen Raum braucht es zeitgemäße Mobilitätsangebote. Ist der ländliche Raum nicht durch alternative Mobilitätslösungen erreichbar, könnten daraus zunehmende Strukturprobleme resultieren. Der ländliche Raum würde auch seinen Beitrag zur Milderung von Überlastungserscheinungen in den Zentren immer weniger gut leisten können bzw. dort den Nutzungsdruck noch weiter erhöhen.

Mobilitätslösungen für Wege im ländlichen Raum

Hauptanknüpfungspunkt für Mobilitätslösungen für Wege im ländlichen Raum sind vor allem Situationen, in denen nicht auf ein Auto zugegriffen werden kann.

Bei der Standortwahl und Ausgestaltung von Angeboten der Daseinsvorsorge sollte die Erreichbarkeit durch nachhaltige Mobilitätsformen mitgedacht werden, statt nur die Erreichbarkeit mit dem Auto zu berücksichtigen. Mobilitätsangebote brauchen eine gewisse Mindestnachfrage, damit sie sich lohnen. Je dezentraler ein Standort ist, desto geringer die Nachfrage. Daher sollten dezentrale Standortentscheidungen vermieden werden, wenn nachhaltige Mobilitätsformen gestärkt werden sollen.

Der ländliche Raum wird aber auch in Zukunft kleinteiliger strukturiert bleiben und geringere Nutzerdichten aufweisen. Ein tragfähiger Transformationsprozess zielt auf die Entwicklung mobilitätsfreundlicher Siedlungsstrukturen, nicht auf die Transformation vom Dorf zur Stadt. Die Dorfkerne bieten völlig ausreichende Dichtespektren, um nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Auch neue Baugebiete können mit Qualität und ortstypischer Kleinteiligkeit ebenfalls auskömmliche Dichten und hohe Lebensqualität bieten.

Kooperation und Planung

Mobilität im ländlichen Raum ist (nochmals) wesentlich stärker überörtlich als in der Stadt. Mobilitätslösungen, die einen maßgeblichen Teil der Alltagsmobilität abdecken sollen, müssen darum noch stärker überörtlich gedacht und entwickelt werden, um unwirksame Insellösungen zu vermeiden.

Flächendeckende Verfügbarkeit von Breitband und Mobilfunk ist im ländlichen Raum nach wie vor ein Hindernis bei der Entwicklung digital gestützter Mobilitätslösungen. Neben der technischen Machbarkeit fehlt auch Vertrauen in moderne Lösungen, da der Alltag der Menschen nach wie vor durch Netzlücken und Verfügbarkeitsprobleme gekennzeichnet ist. Freies W-Lan im ländlichen Raum an allen Punkten mit Mobilitätsangeboten könnte eine Brücke schlagen und zugleich Kundenfrequenz anziehen.

Flexible Bedienformen sind im ländlichen Raum nicht nur zur Abdeckung von nachfrageschwachen Zeiten bzw. Räumen von Bedeutung. Sie könnten auch als Vorlauf- oder Experimentierlösung ein wichtiges Element bei der Etablierung öffentlicher Mobilitätsangebote spielen.

7 Kontakt



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Im Wallgraben 50 | 79761 Waldshut-Tiengen

Dr. Sebastian Wilske – Verbandsdirektor

Website: www.hochrhein-bodensee.de

E-Mail: info@hochrhein-bodensee.de

Tel.: + 49 7751/9115-11



Regionalverband Neckar-Alb

Löwensteinplatz 1 | 72116 Mössingen

Dr. Dirk Seidemann – Verbandsdirektor

Lisa Eberhard – Planung Sachgebiet Infrastruktur- und Verkehrsplanung

Website: www.rvna.de

E-Mail: info@rvna.de

Tel.: +49 7473/9509-0



translake GmbH (Moderation und Dokumentation)

Obere Laube 53 | 78462 Konstanz

Projektleitung: Hanna Kasper und Katharina Riedel

Projektmitarbeit: Isabella Kessel und Benedict Hahn

Website: www.translake.org

E-Mail: info@translake.org

Tel.: +49 7531/36592-30

Anhang

Übersicht Angebote

In der folgenden Tabelle sind die nachhaltigen Mobilitätsangebote aufgelistet und beschrieben, die im ersten Workshop im Kandertal vorgestellt wurden. Aus diesen haben die Teilnehmenden fünf Angebote ausgewählt, die im zweiten Workshop intensiver diskutiert wurden. Mehr Informationen dazu sind unter den Punkten 2.1 und 2.2 sowie in den verlinkten Dokumentationen zu finden.

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
Carsharing mit Sammelstaplätzen für Autos (stationsbasiert)	<p>An festen Stationen stehen Fahrzeuge unterschiedlicher Größenkategorien bereit. Die Fahrzeuge werden vorab telefonisch, im Internet oder per Handy-App für einen Zeitraum reserviert. Bei Verfügbarkeit ist auch eine spontane Buchung möglich. Der Zugang erfolgt über eine Karte oder eine Handy-App.</p> <p>Das Auto kann im reservierten Zeitraum genutzt werden, egal wohin. Nach der Benutzung wird es wieder an der Station abgestellt. Zum Tanken liegt im Auto eine Tankkarte bereit. Der Anbieter sorgt für die Reinigung und die Wartung der Fahrzeuge.</p> <p>Bei stationsbasiertem Carsharing stehen in der Regel feste, angemietete Parkplätze zur Verfügung. In Gebieten, in denen viele Menschen wohnen, stehen häufig in fußläufiger Entfernung zur Wohnung mehrere Fahrzeugarten an verschiedenen Stationen zur Auswahl.</p>	https://www.stadtmobil-suedbaden.de/
Carsharing mit flexiblem Rückgabeort (Freefloat)	<p>Innerhalb eines festgeschriebenen Bereichs stehen Fahrzeuge zur spontanen Nutzung ohne Reservierung bereit. Die Fahrzeuge stehen im normalen Straßenraum. Die Nutzung beginnt mit Öffnung des Fahrzeugs mit einer App und endet, wenn das Fahrzeug wieder abgestellt wird. Dies kann überall im Bedienebiet sein. Auf diese Weise kann ein Fahrzeug für eine einfache Fahrt genutzt werden. Eine Reservierung ist nicht oder nur kurz vor Fahrbeginn</p>	https://www.share-now.com/de/de/munich/

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
	<p>möglich (i.d.R. max. 15 Minuten). Es ist also nicht immer garantiert ein Auto verfügbar. Bei Rückgabe muss ein Parkplatz im öffentlichen Raum gesucht werden.</p> <p>Bei Freefloat-Carsharing handelt es sich in der Regel um einheitliche Fahrzeuge oder zumindest nur eine Fahrzeugart im Kleinwagensegment. Bislang wird Freefloat-Carsharing nur in größeren Städten angeboten, da es sich für die Anbieter finanziell nur lohnt, wenn es viele Nutzende gibt.</p>	
<p>Carsharing (Transporter)</p>	<p>Beim stationsbasierten Carsharing von Bussen und Transportern werden verschiedene große Fahrzeugarten angeboten. Die Nutzung ist wie beim stationsbasierten Carsharing. Manchmal ist das Mindestalter höher, zum Beispiel 21 statt 18 Jahre. Auch Tages- und Wochenmieten sind meist möglich.</p>	<p>https://www.stadtmobil.de/</p>
<p>Carsharing Elektro</p>	<p>Das Carsharing mit Elektrofahrzeugen gleicht aus Nutzersicht dem stationsbasierten Carsharing mit Verbrennerfahrzeugen. Die wesentlichen Unterschiede sind: an den festen Stellplätzen ist eine Lademöglichkeit (man muss das Fahrzeug selbst anschließen / trennen). Ladekarten für das Laden unterwegs sind im Fahrzeug.</p> <p>Nach dem Buchungsende ist das Fahrzeug für kurze Zeit nicht buchbar, damit das Fahrzeug aufgeladen werden kann. Damit sind die Fahrzeuge länger belegt und darum sind auch die Kosten deutlich höher als bei Carsharing mit Verbrennerautos. Derzeit stehen meist nur kleinere PKW zur Verfügung, Busse oder Kleintransporter sind noch sehr selten.</p>	<p>https://www.deer-carsharing.de/</p>
<p>Mitnutzung privater PKW</p>	<p>Auch Autos von Privatleuten, Gewerbetreibenden oder der öffentlichen Hand können in Carsharing eingebunden und Dritten zur Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Dies kommt in Frage, wenn ein Fahrzeug nur gelegentlich oder nur zu bestimmten Zeiten genutzt wird.</p>	<p>https://www.snappcar.de/</p>

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
	<p>In den Fahrzeugen wird die notwendige Carsharing-Technik zum schlüssellosen Öffnen und Schließen des Fahrzeugs verbaut. Carsharing-Fahrzeuge müssen als „Selbstfahrervermietfahrzeug“ versichert und bei der Zulassungsstelle gemeldet werden. Das Fahrzeug kann zu bestimmten Zeiten exklusiv für den Eigentümer oder die Eigentümerin geblockt werden und steht in der übrigen Zeit den Carsharing-Kunden zur Verfügung. Bei Buchungen erhält der Eigentümer einen prozentualen Umsatzanteil an den Mietkosten.</p>	
Leihfahrräder (Standard/ Elektro)	<p>Leihfahrradsysteme erlauben die Anmietung eines Fahrrads (standard oder elektro). Die Leihsysteme sind in einem bestimmten Gebiet verfügbar, in denen die Fahrräder entweder an bestimmten Stationen oder an beliebigen Straßenkreuzungen bereitstehen. Aktuelle Systeme basieren auf einer Smartphone-App, in der freie Fahrräder in der Nähe gesucht und die Schlösser mit einer App geöffnet werden können. Fahrtunterbrechungen und auch eine Tagesmiete ist möglich. Nach der Fahrt werden die Fahrräder mit der App wieder zurückgegeben. Dies muss in der Regel nicht am gleichen Ort geschehen, an dem sie gebucht wurden. Ausnahmen gibt es insbesondere bei Elektro- und Lastenfahrrädern, die teilweise fest an eine Verleihstation gebunden sind.</p>	https://www.stadtwerke-konstanz.de/mobilitaet/fahrradmietsystem/
Leihfahrräder (Lastenräder)	<p>Inzwischen bieten viele Fahrradleihsysteme auch Lastenräder an. Diese gibt es ebenso als Standard- und als Elektro-Räder mit Unterstützung eines elektrischen Motors.</p>	https://www.stadtwerke-konstanz.de/mobilitaet/fahrradmietsystem/

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
Elektro Roller	<p>Leihroller werden von privaten Unternehmen innerhalb eines festgesetzten Bereichs im Straßenraum bereitgestellt.</p> <p>Das Ausleihen erfolgt mit einer Handy-App.</p> <p>Die Roller können nach der Nutzung im Straßenraum abgestellt werden.</p> <p>Das Laden und Verteilen der Roller organisieren die Leihunternehmen durch kleinere Unternehmer vor Ort</p>	https://www.li.me/de/vehicles/scooter
Moderner Rufbus („Ridepooling“)	<p>Beim so genannten Ridepooling handelt es sich um eine Personenbeförderung, die aus Nutzersicht eine Mischung zwischen Bus und Taxi darstellt.</p> <p>Es gibt keine festen Linien, keine festen Haltepunkte und keine Fahrpläne. Die Nutzer*innen können einen Fahrtwunsch („von A nach B“) meist mit einer Handy-App äußern.</p> <p>Passagiere, deren Start- und Zielorte in ähnlicher Richtung liegen, teilen sich ein Fahrzeug. Die Handy-App ordnet sie einer neuen oder einer bereits bestehenden Fahrt zu. Die Information, wann das Fahrzeug kommt, erhält der Nutzer über die App.</p> <p>Die Nutzer werden an einem Ort, den sie in der App wählen können, abgeholt und zum Ziel gebracht. Dabei werden die Fahrtrouten so optimiert, dass sie möglichst komfortabel sind.</p>	https://www.clevershuttle.de/ueber-clevershuttle
Bürgerbus	<p>Ein Bürgerbus ist ein Nahverkehrsangebot, das sich in der Regel auf eine bürgerschaftliche Initiative gründet, um als „Selbsthilfe“ Mobilitätslücken auszugleichen. Die Fahrer sind meist ehrenamtlich und die Bürgerbusse von Vereinen getragen. Diese finanzieren sich durch Fahrkarteneinnahmen, Spenden, Mitgliedbeiträge oder kommunale Zuschüsse.</p> <p>Es gibt Bürgerbusse, die für die Allgemeinheit nach den Regeln des Personenbeförderungsgesetzes verkehren, aber auch genehmigungsfreie Angebote. Es gibt Bürgerbusse, die speziell für bestimmte Gruppen verkehren (zum Beispiel Senioren, Diskogänger, Kindergartenkinder, ...). Bürgerbusse können im normalen Linienbetrieb mit</p>	https://www.zukunftnetzwerk-oepnv.de/buergerbus-bw

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
	Taktfahrplan, als Nachtbusse zu bestimmten Zeiten oder auch als Rufbusse auf telefonische Anforderung verkehren.	
Autonome Personenshuttles	Autonome Personenshuttles haben meist die Größe eines Kleinbusses. Sie verkehren teilweise im Linienverkehr, teilweise wie die „Ridepooling“-Angebote ohne feste Linien und Fahrplan nach Bedarf. Die Fahrgeschwindigkeit ist derzeit meist noch auf 30 km/h begrenzt. Darum werden nur kürzere Strecken oder kleinere Gebiete bedient. Es handelt sich derzeit noch um Forschungs- oder Pilotprojekte, bei denen die Fahrzeuge autonom fahren, jedoch von einem begleitenden Fahrer beaufsichtigt werden. Der erhoffte Vorteil - die geringen Personalkosten - kommt darum derzeit noch nicht zum Tragen. In der Zukunft würde sich das Angebot für Zeiten und Gebiete eignen, für die sich normaler Busverkehr finanziell nicht lohnt.	https://www.projekt-rabus.de/
Mitfahrportale	Mitfahrportale vermitteln zwischen Menschen, die eine bestimmte Strecke fahren und Menschen, die für diese Strecke eine Mitfahrgelegenheit suchen. Die Nutzer können Fahrtangebote und Mitfahranfragen in einer Handy-App eintragen und bekommen dann passende Vorschläge in der App. Es gibt Portale, die bundes- oder europaweit arbeiten und sich eher an Reisende richten. Ebenfalls gibt es Lösungen, die von Unternehmen für ihre Mitarbeiter angeboten werden und sich an Pendler*innen richten. Bei Letzteren gibt es manchmal als Anreiz besondere Parkplätze für Menschen, die Mitfahrende mitnehmen.	https://www.blabla-car.de/
Ehrenamtliche Fahrdienste	Der ehrenamtliche Fahrdienst richtet sich in erster Linie an Senior*innen und erleichtert Alltagswege wie Einkäufe, Arztbesuche oder Behördengänge. Ehrenamtliche Fahrer*innen befördern ihre Mitbürger*innen in einem festgelegten Bereich von A nach B.	https://www.altmannstein.de/ehrenam

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
	<p>Je nach Konzept werden für die Beförderung entweder die privaten Fahrzeuge der Fahrer genutzt oder es werden durch die Kommune bzw. einen Verein Fahrzeuge angeschafft. Der ehrenamtliche Fahrdienst eignet sich besonders für Fahrten im Nahbereich von Gebieten mit wenigen Einwohnern, die zu einem zentralen Ortskern kommen möchten. Fahrtwünsche werden meist telefonisch in einer Zentrale entgegengenommen und müssen einen Tag in Voraus angemeldet werden.</p>	<p>tlicher-fahrdienst /</p>
<p>Park & Ride</p>	<p>Park and Ride-Anlagen (P+R) sind große Parkplätze an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Autos und Bus oder Bahn.</p> <p>P+R-Anlagen können unterschiedlich ausgestaltet sein: von unbefestigten Parkplätzen bis hin zu bewachten Parkhäusern mit Echtzeitinformationen zur Abfahrt der Busse und Bahnen.</p> <p>P+R-Anlagen ermöglichen den Bürgern zumindest einen Teil ihrer Wegstrecke zu ihrem Zielort mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.</p>	
<p>Bike & Ride</p>	<p>Bike and Ride-Anlagen (B+R) sind Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Fahrrad und Bus oder Bahn. Da im ländlichen Raum die Zugangswege länger sein können, werden hier häufig teurere Räder genutzt, die häufiger gestohlen werden.</p> <p>Hierfür können ergänzend zu einfachen Fahrradständern zutrittsgesicherte, witterungsgeschützte Anlagen angeboten werden. So zum Beispiel Einzelfahrradboxen, Schließfächer bis hin zu vollautomatisierten Fahrradparkhäusern. Die Fahrradboxen können meist dauerhaft angemietet werden, so dass immer eine Abstellmöglichkeit gegeben ist.</p>	<p>https://bikeandride.de/</p>

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
Digitale Mobilitäts-Plattformen	<p>In digitalen Plattformen werden verschiedene Mobilitätsangebote so angeboten, dass mit nur einer Anwendung auf diese zugegriffen werden kann. Dabei ist es egal, wenn die Angebote von unterschiedlichen Anbietern sind. Inzwischen gibt es Plattformen, welche nicht nur das Informieren, sondern auch das Buchen und Abrechnen erlauben.</p> <p>Die Nutzer*innen müssen nicht jeweils einzeln bei allen Anbietern Nutzeraccounts anlegen und verwalten. Stattdessen wird dies durch die Plattform erledigt.</p> <p>Für Fahrtwünsche schlagen die Plattformen in der entsprechenden Handy-App Wegeketten vor. Diese können direkt gebucht werden und werden in der Regel monatlich abgerechnet.</p> <p>Die digitalen Plattformen schaffen also keine Mobilitätsangebote, sondern erleichtern deren Nutzung und erlauben anbieterübergreifende Wegeketten.</p>	https://landstadtmoebil.de/
Fahrradwege	<p>Als Radwege werden Wege bezeichnet, die Radfahrenden gewidmet und vom motorisierten Verkehr getrennt sind. Durch das verstärkte Aufkommen von Elektro-Fahrrädern können mehr Menschen größere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen. Ein gutes Radverkehrsnetz gewinnt damit weiter an Bedeutung für die Mobilität in ländlichen Räumen. Gut ausgebaute Radwege erhöhen den Komfort und die Sicherheit der Fahrradfahrenden, wodurch längere Strecken und mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.</p> <p>Der Radwegeausbau kann Erweiterungen und Lückenschlüsse des bestehenden Radwegenetzes, eine Optimierung der bestehenden Radwege oder auch eine klare Beschilderung beinhalten.</p>	https://www.radschnellweg-hd-ma.de/
Sichere Fußwege	<p>Fußgängerwege ermöglichen es durch direkte, kreuzungsfreie und steigungsarme Verkehrsführungen, Wege zu Fuß zurückzulegen. Damit ein Fußweg attraktiv wird, muss er auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwägen, etc. sicher sein. Dazu ist ein hochwertiger Bodenbelag, geringe Neigungen und guter Abfluss von Regenwasser nötig.</p>	https://v.m.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/re

Name des Angebots	Beschreibung	Beispiele
	<p>Zudem sind attraktive Fußwege wichtig für die Erreichbarkeit anderer Verkehrsmittel, zum Beispiel Bus- und Bahnhaltestellen. Gute Fußwege können außerdem auch die Ortskerne beleben, da mehr Menschen zu Fuß unterwegs sein können.</p> <p>Neben baulichen Maßnahmen können auch andere Maßnahmen wie die Begleitung von Kindern zur Schule oder dem Kindergarten („Walking Bus“) das zu Fuß Gehen stärken.</p>	<p>daktion/m - mvi/intern /Dateien/ PDF/Fussv erkehrs_C hecks_201 5_Abschlu ssbericht. pdf</p>