



**Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in  
ländlichen Räumen**

# DOKUMENTATION

**Workshop 2 im Kandertal**

25. November 2022 | Gemeindehalle Rümmingen

## Inhalt

1. Begrüßung und Einstieg.....	2
Ergebnisse des ersten Workshops.....	3
2. Arbeitsphase.....	5
Moderner Rufbus .....	7
Fahrradmobilität.....	8
Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen .....	9
Autonome Personenshuttles (Projekt RABus) .....	10
Carsharing E-Auto.....	11
3. Zusammenführung der Ergebnisse.....	12
4. Ausblick, Abschluss und Dank .....	14
5. Kontakt .....	15
6. Anhang.....	16
Moderner Rufbus .....	16
Fahrradmobilität.....	22
Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen .....	26
Autonome Personenshuttles (RABus) .....	27
Carsharing E-Auto.....	35



# 1. Begrüßung und Einstieg

Am Freitag, den 25. November 2022, lud der Regionalverband Hochrhein-Bodensee um 18:30 Uhr zum zweiten Bürgerbeteiligungsworkshop in die Gemeindehalle nach Rümmingen ein. Der Workshop knüpfte an die erste Veranstaltung vom 21. Oktober 2022 an und diente dazu, verschiedene Mobilitätsangebote vorzustellen und deren Anwendungsmöglichkeiten im Kandertal und in ländlichen Räumen allgemein zu diskutieren. Die Ergebnisse bieten eine Grundlage zur Erarbeitung von Empfehlungen für eine zukunftsfähige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen.

Die Teilnehmenden wurden durch Daniela Meier, Bürgermeisterin der Gemeinde Rümmingen, begrüßt. Dabei dankte sie allen, die auch zu dieser zweiten Veranstaltung gekommen waren, um an der Erarbeitung von Empfehlungen und konkreten Lösungsansätzen zu helfen. Hanna Kasper und Katharina Riedel vom translake Moderationsteam schlossen sich Frau Meier an und gaben einen kurzen Rückblick auf die vergangene Veranstaltung. Bei dieser seien die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen aus dem Kandertal aus verschiedenen Perspektiven betrachtet worden. Dazu hätten unter anderem Jugendliche, Pendler\*innen und Senior\*innen gehört. Die Erkenntnisse dieser Arbeit wurden kurz zusammengefasst und auf Plakaten (s. nächste Seite) dargestellt.

Das Ziel des zweiten Workshops sei es, verschiedene Best-Practice-Beispiele kennenzulernen und Empfehlungen zu erarbeiten, so die Moderatorinnen. Dabei betonten sie auch, dass die erarbeiteten Ergebnisse nicht unbedingt eine direkte Umsetzung im Kandertal zur Folge hätten, sondern vielmehr als Empfehlungskatalog auf Landesebene für die allgemeine Entwicklung in ländlichen Räumen zu sehen seien. Durch die Ergebnisse könne das Ministerium einen besseren Einblick gewinnen, was vor Ort überhaupt gebraucht werde und was als Ergänzung des bereits bestehenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs dienen könne. Anschließend wurde für den Abend folgende Agenda vorgestellt, bevor das Wort an Dr. Sebastian Wilske übergeben wurde:

- 18:35 Uhr: Einstieg
- 18:50 Uhr: Kurzvorstellung: Angebot im Landkreis Lörrach
- 19:15 Uhr: Input und Austausch in Kleingruppen
- 19:55 Uhr: Kurzberichte aus Kleingruppen
- 20:05 Uhr: Zusammenführung der Ergebnisse
- 20:20 Uhr: Ausblick und Abschluss

# ERGEBNISSE DES ERSTEN WORKSHOPS

Angebot ÖPNV verbessern	Komfort steigern beim ÖPNV	Leih- und Sharingangebote ausbauen	Ridepooling anbieten	Fahrrad- infrastruktur verbessern	Sonstiges	Ortsspezifische Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuverlässigkeit der Busse, Umstiege sicherstellen</li> <li>• Zu Randzeiten, nachts</li> <li>• Nachmittags nicht nur 1x nach Schulschluss</li> <li>• Engere Taktung</li> <li>• Schnellere Verbindung: Direktbus zu Bahnhöfen</li> <li>• Fahrpläne zu Sehenswürdigkeiten</li> <li>• Direktverbindung zu Flughafen Basel</li> <li>• ÖPNV-Tarif                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tarifangebot verbundübergreifend organisieren, übergreifende Monatsabos</li> <li>– Preislich attraktiv</li> <li>– Kick-back bei ÖV Nutzung</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genügend Sitzplätze</li> <li>• Fahrradmitnahme im Bus</li> <li>• Betreute Busfahrt für Kinder/Reservierte Plätze beim Busfahrer statt Elterntaxi</li> <li>• Platz für Einkäufe im Bus</li> <li>• Übersichtliche, leicht verständliche Fahrpläne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mietfahrräder (ggf. E-Bike) anbieten</li> <li>• Auch für Minderjährige nutzbar</li> <li>• Carsharing mit festen Parkplätzen an zentralen Orten wie z.B. an Bahnhöfen, auch für E-Carsharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plattform für Mitfahrgelegenheiten, u.a. für den Arbeitsweg</li> <li>• Mehr Parkplätze für P&amp;R</li> <li>• Bewerben von Angeboten</li> <li>• Ausbau P&amp;M Parkplätze (Kennzeichnen, Gestaltung, mehr Parkplätze, Absperrung um Parkplatz für Sicherheitsempfänger, Beleuchtung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Dunkeln beleuchtete Radwege</li> <li>• Sicherere Verkehrsführung für Fahrräder (besonders in Ortschaften)</li> <li>• Statt Radstreifen auf Straße separat geführte Radwege</li> <li>• Umwege vermeiden</li> <li>• Fahrradständer an Bahnhöfen</li> <li>• Gereinigte Radwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsbusse, die die Siedlung bedienen und mit überörtlichen Bussen kombiniert werden können</li> <li>• Anschlüsse zwischen Bus und Zug sicherstellen</li> <li>• E-Ladestationen für Fahrräder ausbauen</li> <li>• Betreuter Weg zum Bus für Kinder</li> <li>• Ruftaxi anbieten</li> <li>• Bahnstrecken reaktivieren</li> <li>• On-Demand Angebote schaffen (z.B. „Uber“)</li> <li>• Investitionen in Zukunftstechnologie (Drohnen, autonomes Fahren, ...)</li> <li>• Kutschfahrten für Urlauber</li> <li>• Wandern &amp; ÖPNV kombinierbar machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zubringer zur Bahn direkt Richtung Müllheim &amp; auch nach Neuenburg</li> <li>• Querspannen zwischen Bahntrassen Efringen-Kirchen &amp; Efringen-Weil verbinden</li> <li>• Reaktivierung Kandertalbahn</li> <li>• Buslinie 54 halbstündlich gewünscht &amp; Abstimmung mit S6</li> <li>• Verknüpfung Buslinien 55-1</li> <li>• S-Bahn Linie Kandern-Basel</li> <li>• Wunsch nach P&amp;M Neuenburg &amp; Schliengen</li> <li>• Etablierung eines Freiwilligennetzwerk für die Weiterverfolgung Wohnen, Leben, Arbeit der Zukunft im Kandertal</li> <li>• ÖV Richtung Rebland ausbauen</li> <li>• Radwege: Kandern-Riedlingen, Holzen-Egringen</li> </ul>

# ERGEBNISSE DES ERSTEN WORKSHOPS



## Mobilität und Siedlungsentwicklung zusammendenken – Kernpunkte

- Verringern der Notwendigkeit mobil zu sein (Homeoffice, Telebetreuung für Kinder, Telemedizin, Lieferdienste, Online-Shopping in der Region mit Lieferdienst, Kinderbetreuung vor Ort)
- Stadt- und Ortspläne mit genau eingezeichneten Haltestellen
- Co-Working-Spaces einrichten
- höhere Dichte von Grundversorgern (Lebensmittelgeschäfte, Ärzte, etc.)
- Zusammendenken von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung
- Start der Mobilität soll direkt vor dem Haus möglich sein, also keine Anfahrt mit dem PKW (z.B. für Jugendliche)

Nach der Begrüßung der Teilnehmenden setzte Dr. Sebastian Wilske, Verbandsdirektor des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee, den ersten inhaltlichen Impuls. Dabei beschrieb er die Wirkungen einzelner Maßnahmen, den Zusammenhang zwischen Mobilitätsangeboten und Siedlungsentwicklung sowie die Verwendung der im Workshop erarbeiteten Ergebnisse. Demnach sei eine merkliche Veränderung von Mobilität hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln nur durch gleichzeitige Bereitstellung von neuen Angeboten und Veränderungen im Mobilitätsmanagement, gemeinsam mit Kommunen und z.B. Arbeitgebenden möglich. Außerdem ergäben sich aus manchen Hinweisen des letzten Workshops raumplanerische Maßnahmen, wie veränderte Parkraumangebote an stark frequentierten Orten. Des Weiteren erwähnte Herr Dr. Wilske die Unterscheidung zwischen Pull-Faktoren wie neuen und besseren Angeboten für ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten und Push-Faktoren wie unattraktivere Parkmöglichkeiten in Innenstädten. Um konkreter auf die laufenden Projekte im Kandertal einzugehen, übergab Herr Dr. Wilske anschließend das Wort an Bürgermeisterin Daniela Meier aus Rümmingen.



Diese berichtete über das Mobilitätsnetzwerk, welches ein kommunenübergreifendes Konzept darstelle, das dazu diene die Mobilität im Kandertal schnell und nachhaltig zu verbessern. Dazu gehöre unter anderem ein Seniorenwohnprojekt mit Car-Sharing und dafür verringerten Stellplätzen für private PKW. Dazu komme der Ausbau von Ladesäulen für private E-Autos und E-Car-Sharing. Gefördert werde das Projekt durch den Bund. Für die Landkreisebene stellte Philipp Günther, ÖPNV-Beauftragter des Landkreis Lörrach, das Buskonzept der Region vor. Dabei beschrieb er außerdem das allgemeine Vorgehen bei der Planung des ÖPNV. Die Präsentationsfolien von Herrn Günther sind diesem Dokument angehängt.

## 2. Arbeitsphase

Nach der Inputphase moderierten Frau Kasper und Frau Riedel die Arbeitsphase des Abends an. Dabei konnten die Teilnehmenden die Mobilitätsangebote, die beim letzten Workshop ausgewählt wurden, kennenlernen und deren Umsetzung in ländlichen Räumen und im Kandertal erörtern. Bevor sie sich an fünf Themenstationen aufteilen konnten, an welchem jeweils ein Angebot vorgestellt wurde, stellte die Moderation die einzelnen Projekte und die jeweiligen Impulsgebenden kurz vor:



- **Moderner Rufbus**
  - Impuls: Felix Heller (Karlsruher Verkehrsverbund)
  - Moderation: Martina Hinrichs und Philipp Günther (Landkreis Lörrach)
- **Fahrradmobilität erhöhen**
  - Impuls: Alexandra Bühler (Landkreis Lörrach)
  - Moderation: Hanna Kasper (translake)
- **Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen**
  - Impuls und Moderation: Dr. Sebastian Wilske (Regionalverband Hochrhein-Bodensee)
- **Autonome Personenshuttles**
  - Impuls (Interviewaufzeichnung: Ulrike Weinrich (FKFS)
    - Die Interviewaufzeichnung können Sie [hier](#) ansehen.
  - Moderation: Katharina Riedel (translake)
- **Carsharing E-Auto**
  - Impuls: Nils Hoesch (my-e-car)
  - Moderation: Benedict Hahn (translake)

Die Plakate und Veranschaulichungsmaterialien der Impulsgebenden sind im Anhang dieses Dokuments zu finden.

Nach Vorstellung der Themen und Ansprechpersonen, folgte die Erläuterung, was die Aufgabe der nächsten 30 Minuten sei: Die Teilnehmenden sollten aus unterschiedlichen Zuhörerrollen die Vorträge verfolgen und aus den Rollen heraus Stichworte auf Post-Its festhalten. Dabei gehe es vorrangig um die Erarbeitung von Empfehlungen für den Zielzustand und weniger um die Bewertung des Status Quo. Die Plakate, auf die die Post-Its geklebt wurden, waren in eben jene Zuhörerrollen unterteilt. Für die einzelnen Rollen gab es jeweils 1-3 konkretere Fragen:

- **Allgemein**
  - Um was geht es? Warum wurde dieses Projekt umgesetzt?
- **Wirkung und Rahmenbedingungen des Angebots**
  - Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?
  - Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?
  - Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?
- **Herausforderungen**
  - Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?
  - Was waren Herausforderungen?
- **Gelingen-/Erfolgsfaktoren**
  - Wie muss ein Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger\*innen erfüllt?
  - Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)
  - Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?

Zur besseren Lesbarkeit wurden die beschriebenen Post-Its wörtlich digitalisiert. Im Folgenden finden Sie die abgetippten Hinweise und Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den obenstehenden Fragen. Bilder von den Originalplakaten finden Sie im Anhang der Dokumentation.

## Moderner Rufbus

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</li> <li>Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</li> <li>Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</li> <li>Was waren Herausforderungen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/ Gruppen denken)?</li> <li>Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</li> <li>Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</li> </ul>
<div data-bbox="125 1069 743 1455"> <p><b>Allgemeine Hinweise:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nicht stark frequentierte Zeiten abdecken, ohne ständig laute leere Busse fahren zu lassen</li> <li>Kleine Busse oder Fahrzeuge, die auf Buchung einen abholen können</li> <li>Höhere Flexibilität u. variablere Haltestellen möglich</li> <li>Ökologischer als Busse</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Produkt“ klar machen/ erklären</li> <li>Zeitrahmen im Algorithmus: in Corona teilweise zu schnell</li> <li>Nicht jeder hat ein Smartphone</li> <li>Anschlüsse nicht gesichert</li> <li>Marketing für alle Bevölkerungsgruppen</li> <li>Buchung immer nötig</li> <li>Gast muss rechtzeitig da sein --&gt; Warten des Fahrzeugs nicht möglich</li> <li>Fahrgäste keine Spaßbuchung, ordentliche Absagen</li> <li>Keine Vernetzte Mobilität (Fahrrad!)</li> <li>Kundenbetreuung (außerhalb der Servicezeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Frühzeitige Information; breite Streuung; Marke schaffen</li> <li>Buchung App + Telefon</li> <li>Tarifintegration</li> <li>Netz-Handyempfang!</li> <li>Nachjustieren Netzabdeckung; Mitnutzung WLAN</li> </ul>



## Fahrradmobilität

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</li> <li>Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</li> <li>Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</li> </ul> <div data-bbox="114 1139 754 1396"> <p><b>Allgemeine Hinweise:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Radnetz</li> <li>Radkultur</li> <li>Infrastruktur ändern</li> <li>Abstellplätze</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</li> <li>Was waren Herausforderungen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/ Gruppen denken)?</li> <li>Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</li> <li>Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gut ausgebaute Möglichkeiten</li> <li>Radnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Distanzen &gt;5km</li> <li>Gesetzeslage für Radwege (Verbot für „schnelle“ E-Bikes)</li> <li>Sehr viele Autos --&gt; Verkehrsplanung auf Autos zugeschnitten</li> <li>Gefährliche Landstraße; unterschiedliche Geschwindigkeiten Auto/Rad; Breite für Abstand</li> <li>Nadelöhre sind Problem Es braucht ein durchgehendes Netz</li> <li>Abstände werden nicht eingehalten Auto/Rad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Neuplanungen Nähe Bahnhof Abstellanlagen</li> <li>Direkter Weg als Angebot; Keine Umwege</li> <li>Kontrolle der Abstände Rad/Auto</li> <li>Kann man Fahrrad überholen mit Abstand? Ansonsten Überholverbot oder sehr breite Schutzstreifen</li> <li>Viel Kommunikation, z.B. Schilder</li> <li>Fahrradstraße</li> <li>Verkehrsversuch führt zu Veränderung</li> <li>Linienbusfahrer schulen + Abstände</li> <li>Abstellmöglichkeiten; Sharingmöglichkeiten; Mehr Raum für Fahrrad, weniger für Autos; Attraktivierung Verkehrsmittel</li> <li>Unternehmen fördern/ Anreize geben Radzufahren; gute Abstellanlagen; Schutz Sonne/ sicher</li> <li>Bis zu Ziel vorfahren</li> </ul>

## Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</li> <li>• Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</li> <li>• Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</li> <li>• Was waren Herausforderungen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/ Gruppen denken)?</li> <li>• Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</li> <li>• Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Evaluierung+ Anpassung</li> <li>• Kommunikation --&gt; Zielgruppe</li> <li>• Für Schüler eine Fahrkarte LK überschreitend Lö-Fr</li> <li>• 1 Mitgliedschaft --&gt; Nutzung aller Plattformen; Vertragliche Vereinbarung; Preisvorteil; Informationen über Verfügbarkeit; Dauer; CO2-Bilanz</li> <li>• Regiomove; Gab vorhandene Angebote KA, RA, BB; System für Nutzer: von A-B; Teilen von Informationen inklusive Abrechnung</li> <li>• Innovahaus-Börsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länderübergreifend CH/D; Internet/ GPS; Kostenaufteilung; Rechnung-Fahrtkosten--&gt; Firma</li> <li>• Vertrag/ Pakt; Plattform; Mitglieder/ Gäste; Anbieter finden; Datenschnittstellen; Ports</li> <li>• Datenschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfach zu bedienen für jede Altersklasse</li> <li>• Günstig</li> <li>• Bundesweit</li> </ul>

## Autonome Personenshuttles (Projekt RABus)

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</li> <li>Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</li> <li>Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</li> </ul> <div data-bbox="114 935 741 1364"> <p><b>Allgemeine Hinweise:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeug mit 22 Plätzen ist zu groß</li> <li>Wie lang ist die Strecke? → Wäre innerhalb von Ortschaften denkbar</li> <li>Wie reagiert das Shuttle auf Stau?</li> <li>Was kostet das Fahrzeug?</li> <li>Wäre gut als „On-Demand“</li> <li>Testen wäre wichtig</li> <li>Platz für Kinderwagen/ Rollator?</li> <li>Ggf. Fahrradverbot (keine Mitnahme)</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</li> <li>Was waren Herausforderungen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/ Gruppen denken)?</li> <li>Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</li> <li>Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Integration in den ÖPNV</li> <li>Akzeptanz stärken</li> <li>Busfahrermangel; Personal; Akzeptanz; Level 4 (autonom); Rufbereitschaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was passiert bei Stromausfall?</li> <li>Sicherheitsaspekte mehr Passagiere als Sitzplätze, Stehplätze?</li> <li>Geeignete Strecken</li> <li>Basisstationen; Ladeinfrastruktur</li> <li>Technische Infrastruktur</li> <li>Geeignete Fahrzeuge (kleiner/ angepasst)</li> <li>Gesetzliche Rahmenbedingungen</li> <li>Was passiert, wenn jemand im Fahrzeug einen Notfall hat? --&gt; Leitstelle</li> <li>Akzeptanz der Nutzer</li> <li>Größe, Sitzplätze behindertengerecht und altersgerecht; Geschwindigkeit?</li> <li>Besondere Herausforderungen wie kann man das lösen z.B.: keine Mittellinie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Techn. Leitstelle für Kommunikation mit Personen im Bus</li> <li>Strecken müssen geeignet sein</li> <li>Beteiligte wie Polizei einbinden</li> <li>Für Gelingen Vorführung in Bevölkerung Test durch Bürger (z.B.: beim Städtletag)</li> </ul>

## Carsharing E-Auto

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</li> <li>• Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</li> <li>• Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</li> <li>• Was waren Herausforderungen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/ Gruppen denken)?</li> <li>• Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</li> <li>• Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Verfügbarkeit</li> <li>• Verfügbarkeit durch Verbrennerautos erhöhen?</li> <li>• Ausbau erneuerbare Energie ermöglicht Versorgung</li> <li>• Wohnort-Nähe (Dorf?)</li> <li>• Zuverlässigkeit</li> <li>• Stellplatz mit Ladesäule</li> </ul> <div data-bbox="114 1050 748 1358"> <p><b>Allgemeine Hinweise:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibilität in Fahrzeugwahl → auch E-Autos decken die meisten Bedürfnisse ab</li> <li>• 2 Sharing Modelle: klassisch (urban) und Angebot zusammen mit Kommunen</li> <li>• Car-Sharing wird auf kommunaler Ebene organisiert</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der TN</li> <li>• One-Way vs. Hin- und Zurück --&gt;fester Standort</li> <li>• Standorte für Weiternutzung P+R/BHF</li> <li>• Ladeinfrastruktur am Standort</li> <li>• Sorge vor nicht ausreichender Sicherung der Ladeinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindungen zu ÖPNV mit genügenden Parkplätzen</li> <li>• Einfache Handhabung (deutschlandweite Carsharing-App)</li> <li>• Auch kürzere Zeiten buchbar, nur Einkaufen, zum Zug fahren...</li> </ul>

### 3. Zusammenführung der Ergebnisse

Nach ca. 30 Minuten Kleingruppenarbeit kehrten alle ins Plenum zurück. Dort wurde aus jeder Gruppe ein Blitzlicht zu den erarbeiteten Ergebnissen gegeben. Dabei wurden durch die Teilnehmenden oder die Stationsmoderator\*innen jeweils 2-3 Stichworte genannt, die besonders stark diskutiert wurden oder die den Vorstellenden besonders relevant erschienen. Basierend auf diesem kurzen Überblick sollten die Teilnehmenden anschließend noch einmal mit ihren Sitznachbar\*innen folgende Fragen besprechen:

- Was braucht es in ländlichen Räumen zur Umsetzung alternativer Mobilitätsformen?
- Was ist in Bezug auf die Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen, wenn alternative Mobilitätsangebote umgesetzt werden sollen?



Die Resultate des dreiminütigen Austauschs konnten wieder auf Post-Its notiert werden, die auf einem Flipchart aufgeklebt wurden. Die Ergebnisse sind nachfolgend wörtlich digitalisiert und das Original befindet sich als Bild im Anhang dieses Dokuments. Zum Aufkleben durfte aus jedem Diskussionspaar eine Person nach vorne kommen und das Ergebnis kurz vorlesen.

- Viel Geld
- Verantwortliche Person in Kommunen
- Fundierte Datenerhebung
- Kommunikation
- Akzeptanz, Testphase, Handy- + Internetempfang, Investitionsbereitschaft
- Eine App/ ein System
- Mehr Anbieter
- Mut um voranzugehen
- Weniger Bürokratie
- Lobby
- Ausreichende Fördermittel
- Kommunikation/ Marketing
- Politischer Wille

- Einbeziehung Bevölkerung
- Finanzmittel/ Finanzierung
- Angepasste Infrastruktur (=Straßen etc.)
- Verdichtung
- Vorplanung inkl. Mobilität
- Politische Grundsatzbeschlüsse +Strategie
- Infrastruktur (Mobilfunk + Radwege)
- Umdenken --> Menschen, die bereit sind so etwas anzunehmen
- Klare Struktur und Abstimmung der Angebote
- Beispiel: E-Bikesharing: Warum macht man was und was anderes nicht? (Begründung)
- Verdichtung
- Hotline für Beratung/Probleme
- Kreis/ größere Gemeindeübergreifende Strategie
- Attraktivität:
  - Bequemlichkeit
  - Finanzen
  - Frequenz
- Momentan zu attraktive Angebote -> unattraktiver machen
- Weniger Parkraum erforderlich
- Rechtliche Rahmenbedingungen (vereinfachen)
- Vernetzende Infrastruktur (Straßen, Wege)
- Bereitschaft ÖPNV zu nutzen
- Verständnis dafür, etwas bewegen zu wollen
- Finanzielle Mittel
- Barrierefreiheit
- Daten/ Karten Erreichbarkeit heute/ morgen
- Freiflächen für Fahrradständer/ Sharingangebote



## 4. Ausblick, Abschluss und Dank

Zum Abschluss gaben die Bürgermeisterinnen Simone Penner und Daniela Meier einen Ausblick auf die nächsten Maßnahmen des Mobilitätsnetzwerks. Viele der genannten Maßnahmen fänden direkt in der Weiterarbeit am Mobilitätsworkshop Verwendung. Dafür bedankten sich die beiden Bürgermeisterinnen der Stadt Kandern und der Gemeinde Rümmingen herzlich und kündigten weiteren Einbezug der Bürger\*innen in die Planung an.

Des Weiteren bedankte sich Herr Dr. Wilske im Namen des Regionalverbands aber auch des Verkehrsministeriums für die motivierte Mitarbeit. Er erwähnte zudem auch, dass die hier erarbeiteten Maßnahmen zusammengeführt würden mit den Mobilitätswshops im neuen Jahr in der Region Neckar-Alb, um die Empfehlungen für die Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen an das Ministerium auszusprechen.

Bevor die Teilnehmenden ihre Bankverbindungen für die Überweisung der Aufwandsentschädigung hinterließen und sich alle verabschiedeten, konnte alle, die wollten, noch einen Satz in der Abschlussrunde äußern. Die Rückmeldungen der Abschlussrunde sind nachfolgend ohne Doppelungen zusammengefasst:

- Barrierefreiheit muss überall rein
- Kandertal-S-Bahn ist ein essentielles Thema, wurde komplett außer Acht gelassen
- interessanter Austausch
- Dank für Einbezug der Bevölkerung
- Hoffnung auf viel Umsetzung
- Erwartung auf Ergebnisse
- höhere Interaktivität als beim letzten Mal war gut
- hohe Altersdiversität war sinnvoll
- Hoffnung auf Umsetzung auch auf höherer politischer Ebene
- interessant sich mit dem Thema beschäftigen zu dürfen
- Wunsch nach häufigerer Beteiligung aller, nicht nur ÖPNV-Nutzende



## 5. Kontakt

Für Fragen stehen folgende Ansprechpersonen sehr gerne zur Verfügung:

**Regionalverband Hochrhein-Bodensee**

Im Wallgraben 50 | 79761 Waldshut-Tiengen

Dr. Sebastian Wilske - Verbandsdirektor

+ 49 77 51 / 91 15 – 11

[wilske@hochrhein-bodensee.de](mailto:wilske@hochrhein-bodensee.de)

**translake GmbH (Moderation und Dokumentation)**

Obere Laube 53 | 7862 Konstanz

Projektleitung: Katharina Riedel und Hanna Kasper

Dokumentation und Projektmitarbeit: Benedict Hahn

+49 (0) 7531/36592-30

[info@translake.org](mailto:info@translake.org)

## 6. Anhang

### Moderner Rufbus

**MODERNER RUFBUS**

WIRTSCHAFTSFAKULTÄT  
HOCHSCHULE KOBLENZ

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<p>Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird? Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus? Welche Art von städtebaulichem Umfeld braucht das Angebot?</p> <p>Lebte früher in Kandertal auf dem Dorf jetzt in der Stadt jetzt in der Stadt</p> <p>Lebte früher in Kandertal auf dem Dorf jetzt in der Stadt jetzt in der Stadt</p> <p>Lebte früher in Kandertal auf dem Dorf jetzt in der Stadt jetzt in der Stadt</p>	<p>Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen? Was waren Herausforderungen?</p> <p>Produkt Kandertal Kandertal Kandertal</p> <p>Marketing Kandertal Kandertal Kandertal</p> <p>Marketing Kandertal Kandertal Kandertal</p> <p>Marketing Kandertal Kandertal Kandertal</p>	<p>Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der BürgerInnen erfüllt (auch an verschiedenen Perspektiven/Gruppen denken)? Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren) Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</p> <p>Kandertal Kandertal Kandertal Kandertal</p> <p>Kandertal Kandertal Kandertal Kandertal</p> <p>Kandertal Kandertal Kandertal Kandertal</p>

Workshop 2: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal  
25. November 2022

translaken



## Was ist ein On-Demand-Verkehr...?

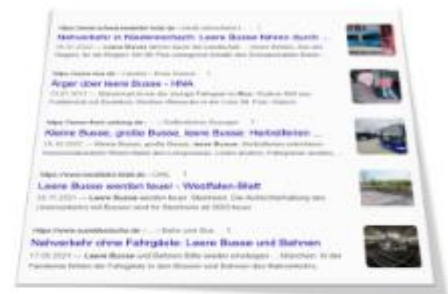
- ...gebündelter und bedarfsgesteuerter ÖPNV mit Kleinbussen bzw. PKWs
- ...weist hohe Bedienungsqualität (Haltestellendichte, flexible Buchung) auf
- ...kann in App gebucht und bezahlt werden, ergänzend auch Telefon/Web
- ...keine Konkurrenz, sondern Teil des ÖPNV
- ...bietet Echtzeitinformationen und volle Transparenz in der App
- ...ermöglicht sowohl Vorbuchung als auch spontane Abfahrten
- ...Bedienung ohne Fahrplan, sondern frei in einem Bediengebiet, während Bedienzeit
- ...Fahrten von einem Algorithmus verplant und effizient gebündelt (sog. Pooling)



## Das MyShuttle-Angebot

### Warum MyShuttle?

- ÖPNV in „Randzeiten“ kaum genutzt ⇔ unattraktives ÖPNV-Angebot
- Wunsch nach attraktivem, nachhaltigem Angebot
- Wunsch nach flexiblerem und modernerem Angebot



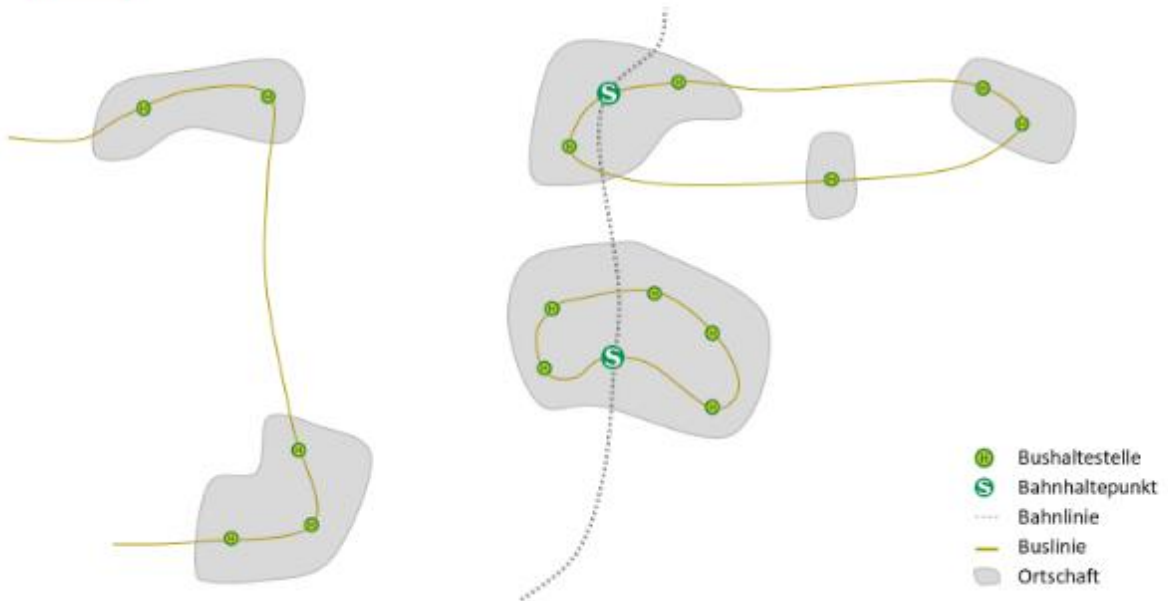
### Was zeichnet MyShuttle aus?

- Bedarfsverkehr mit E-Shuttle-Fahrzeugen in mehreren Gebieten abends, nachts und am Wochenende
- Innerhalb Bediengebiet „echte“ und „virtuelle“ Haltestellen (Fußwege maximal ca. 150 m)
- Buchung mit App KVV.easy oder per Telefon möglich
- MyShuttle ist ÖPNV (Ruftaxi oft kein „ÖPNV-Gefühl“)
- Ist in ÖPNV-Tarif integriert (Abokunden, z.B. Schüler fahren kostenfrei)
- Verbesserung der Zwischenortsbeziehung und Regionalität
- Optimale Anbindung an die Schiene (jede Zugabfahrt/Zugankunft prinzipiell anfahrbar)

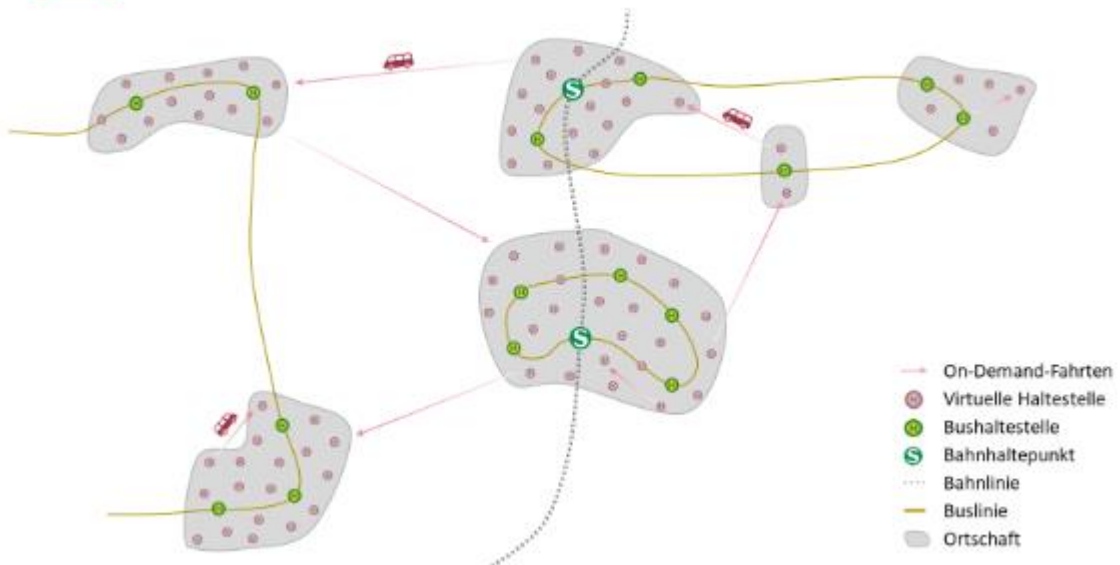




### Schematische Bedienung ohne On-Demand-Verkehre



### Schematische Bedienung mit On-Demand-Verkehren







## Vor- und Nachteile von On-Demand-Verkehren – Aus Sicht Fahrgast

### Stärken und Vorteile

- ♻ Fahrten „überall“ im Bediengebiet möglich
- ♻ Keine Bindung an Fahrplanzeiten
- ♻ Perfekte Erschließung, nur geringe Fußwege
- ♻ Echtzeitinformation & Fußwegbeschreibung in App
- ♻ Kleine Fahrzeuge (Lautstärke/Emissionen)
- ♻ Große Vorbuchungszeiträume möglich
- ♻ Möglichkeit von App-, Telefon- und Webbuchung



### Schwierigkeiten und Nachteile

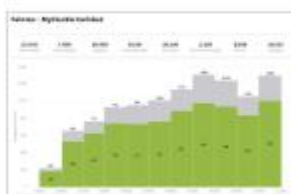
- ♻ Buchung der Fahrt grundsätzlich nötig
- ♻ Meist keine Fahrradmitnahme
- ♻ Bei Telefonbuchung gute Ortskenntnis nötig
- ♻ Anschlüsse nicht wie bei Busverkehr gesichert
- ♻ „System“ gibt Abhol- und Absetzort vor
- ♻ Im Regelfall keine Barzahlung im Fahrzeug möglich
- ♻ Je nach Auslastung große Wartezeiten
- ♻ Bündelung erzeugt Umwege



## Vor- und Nachteile von On-Demand-Verkehren – Betreibersicht

### Stärken und Vorteile

- ♻ keine leeren Busfahrten
- ♻ Hohe Akzeptanz der Verkehre
- ♻ Perfekte Erschließung, keine nicht bedienten Flecken
- ♻ schnelle Anpassung möglich (virtuelle Haltestellen)
- ♻ Kleine Fahrzeuge – nahezu überall anfahrbar
- ♻ Attraktiver ÖPNV auch in ländlichen Räumen
- ♻ Durch Digitalisierung viel Transparenz, z.B. bei Beschwerden und Abrechnung



### Schwierigkeiten und Nachteile

- ♻ Mehr Erklärungsbedarf im Gegensatz zu Busverkehr
- ♻ Netzabdeckung essentiell
- ♻ Begrenzte Kapazität (maximal 6 Fahrgäste im MyShuttle)
- ♻ Bessere Erschließung als zu Spitzenzeiten (mit Bus)
- ♻ Fahrten möglich, die Bus/Schiene nicht leisten kann
- ♻ Teurer als Busverkehr (mehr Fahrpersonal)
- ♻ Nicht für Kapazitätsspitzen (z.B. Schule) möglich
- ♻ Telefonbuchung bietet Schwächen





## Herausforderungen von On-Demand-Verkehren

### Allgemein

- Bekanntheit vor Ort nötig – Zielgerichtetes Marketing
- Angebot oft außerhalb von Servicezeiten – Kundenbetreuung schwierig
- Gedanken zu Gepäck-, Tier-, Fahrrad- oder Rollstuhlbeförderung nötig
- Fahrzeugtyp – so klein wie möglich, so groß wie nötig!
- Teilweise falsche Erwartungen (ist kein Taxi)
- Fahrgäste müssen mitspielen:
  - Stornierungen nötig (Phantomfahrten reduzieren das Angebot)
  - Keine Spaßbuchungen und Spaßfahrten
  - Frühzeitiges Einfinden am Abholort (kaum Abwarten möglich)



### Erschwerend im ländlichen Raum

- Netzabdeckung für Betrieb nötig
- Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge schaffen
- Weniger Bündelungspotential vorhanden
- Fahrpersonal muss große Ortskenntnis aufbauen, Navigation teils lückenhaft



## Erfolgsfaktoren von On-Demand-Verkehren

### Was wurde richtig gemacht? Was hilft?

- Frühzeitige Beteiligung der Kommunen (bspw. zu den Haltestellen)
- Kommunale und lokale Informationskanäle zur Bewerbung nutzen
- Moderne Informationskanäle nutzen – Social Media
- Funktionaler Fahrzeugtyp – London-Taxi bspw. rollstuhltauglich
- ÖPNV-Tarifintegration trägt zur Akzeptanz und Nutzung bei
  - Zusätzlicher Gratiszeitraum zu Beginn zum „Ausprobieren“
- Hilfestellung bei Buchungssapp – Anleitungen mit Screenshots
- Telefonbuchung als Rückfallebene – auch wenn nur sporadisch genutzt
- Marke schaffen (z.B. markante Fahrzeugbeklebung)
  - Markante Fahrzeugbeklebung
  - Wiederfindungscharakter in Infomaterial und Online
  - Neutraler Produktname - Produkt damit „kopierbar“

„Frühzeitige Beteiligung und keine Denkverbote“





## Die verschiedenen Nutzerinteressen – Erfahrungen mit MyShuttle

### Jüngere Nutzer\*innen

- Moderne Aufmachung des Angebotes
- Buchung via App
- Social-Media als Informationsquelle
- Zeitlicher Schwerpunkt: abends/nachts
- Fahrtzweck: Freizeit
- Häufig Spontanbuchung



### Ältere Nutzer\*innen

- Teilweise kein Smartphone-Besitz
- Buchung via Telefon im Fokus
- Informationsquelle Ortsblätter, Zeitung, Gespräche
- Zeitlicher Schwerpunkt: tagsüber
- Fahrtzweck: Einkauf, Erledigungen (bspw. Arzt)
- Spontan und Vorbuchung

### Berufstätige – Pendler

- Buchung via App
- Möglichst identische Fahrten (wenig Flexibilität für Pooling)
- Zeitlicher Schwerpunkt: Schichtzeiten
- Häufige Vorbuchungen (auch tageweise)
- Wenig zeitliche Flexibilität

„Spagat hinbekommen“



## Räumliche Einflüsse für On-Demand-Verkehre

### Siedlungsstrukturen wirken sich unmittelbar aus

- On-Demand-Verkehr kann dezentrale Strukturen bedienen (z.B. Sportplätze, Veranstaltungshallen)
  - ➔ dort Bus und Bahn schlecht
- On-Demand-Verkehr soll Fahrten bündeln (Effizienz) – dazu braucht es aber zentrale Strukturen!
  - ➔ dort Bus und Bahn gut

### Räumliche Ausprägung wirkt sich unmittelbar aus

- Große Bediengebiete ➔ weite Wege ➔ weniger Fahrten je Stunde möglich
- Kleine Gebiete ➔ viele Fahrten je Stunde leistbar ➔ dann oft Zu- und Abbringer zu Bus und Schiene

„Spannungsverhältnisse  
möglich“

### ERKENNTNISSE

„Am Besten mittelgroße Gebiete mit zentralen Strukturen und Ausrichtungen. Dort sowohl On-Demand-Verkehr gut und leistungsstark, als auch Buslinien zu Nachfragespitzen“

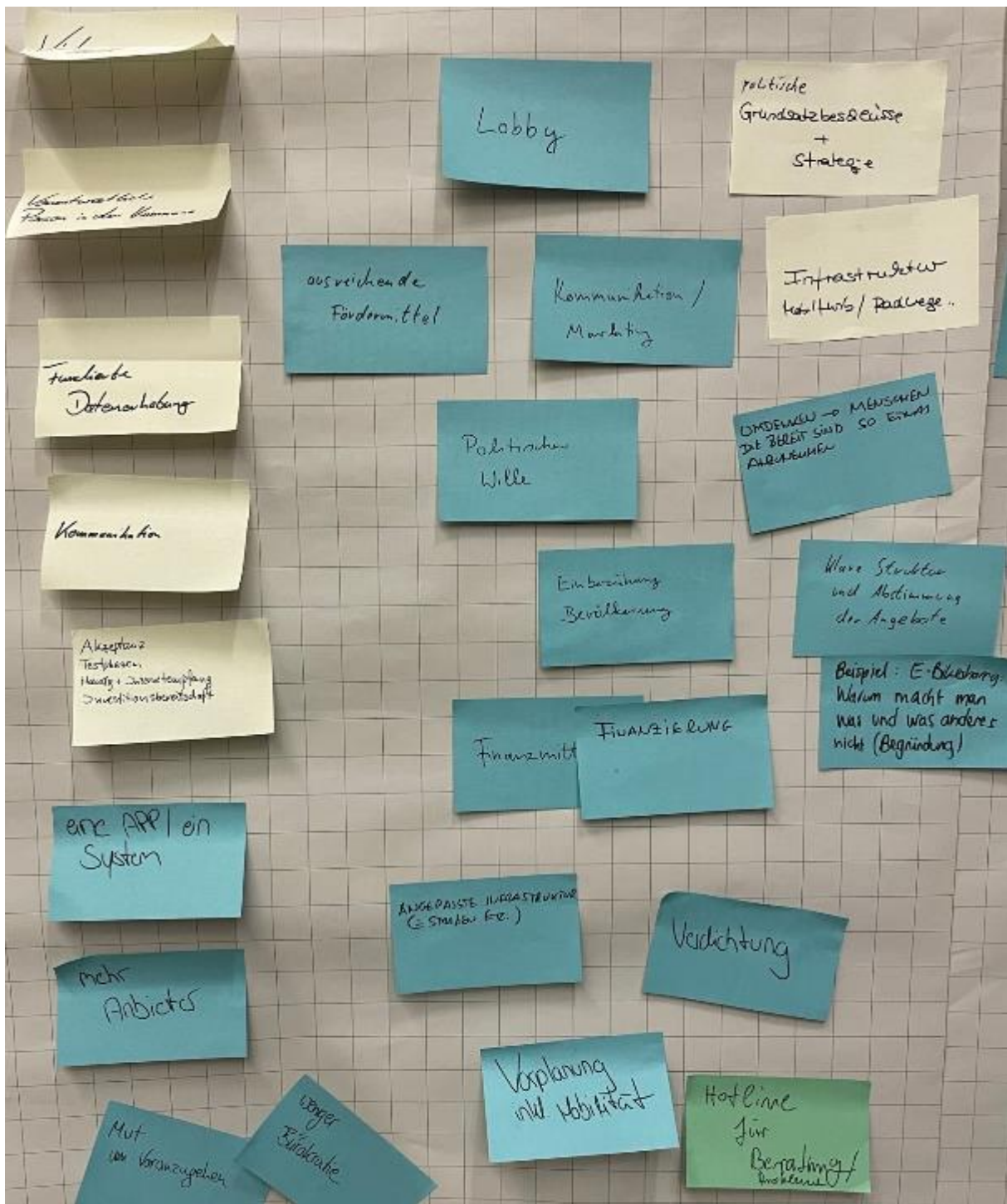
„On-Demand-Verkehr wirkt sich bislang noch nicht prägend auf Siedlungsentwicklung aus, zeigt aber Stärken und Schwächen je nach lokalen Gegebenheiten“

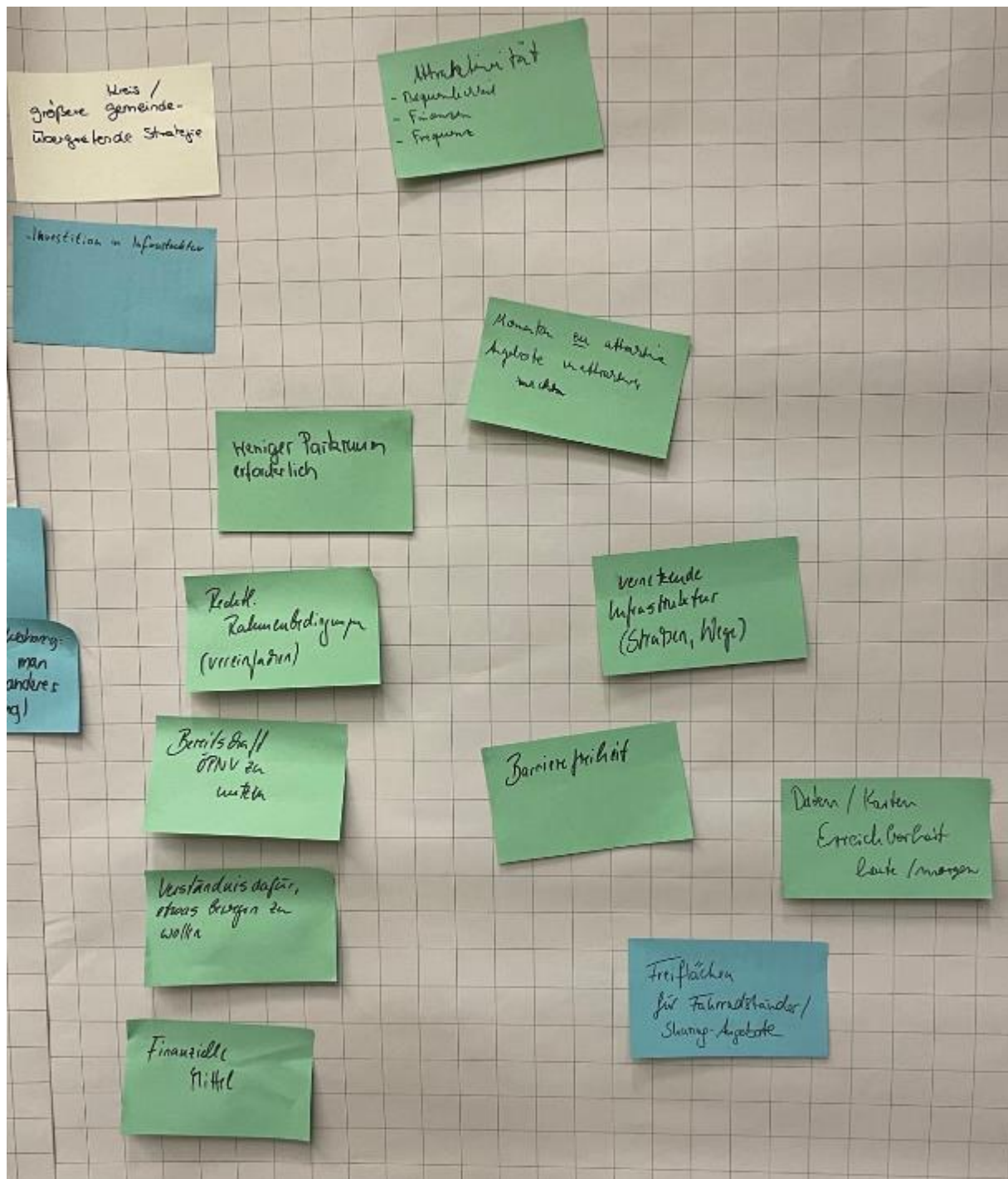














## Angebotsübergreifende Mobilitätsplattformen

# MOBILITÄTSPLATTFORMEN

ANFORDERUNGEN AN HOCHSCHULEN

Wirkung/Rahmenbedingungen	Herausforderungen	Gelingens-/Erfolgsfaktoren
<p>Was braucht es, damit das Angebot angenommen wird?</p> <p>Wie wirkt sich das Angebot auf die Siedlungsentwicklung aus?</p> <p>Welche Art von stadtbaulichem Umfeld braucht das Angebot?</p>	<p>Was sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Angebots in ländlichen Räumen?</p> <p>Was waren Herausforderungen?</p>	<p>Wie muss das Angebot aussehen, dass es die Bedürfnisse der Bürger*innen erfüllt (auch an verschiedene Perspektiven/Gruppen denken)?</p> <p>Was hat zum Gelingen beigetragen? (Erfolgsfaktoren)</p> <p>Wie konnten Herausforderungen gelöst werden?</p>

Workshop 2: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal  
23. November 2022

Handwritten notes on sticky notes:

- Wirkung/Rahmenbedingungen:**
  - Zielvorgabe
  - Kommunikation → Zielgruppe
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
- Herausforderungen:**
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
- Gelingens-/Erfolgsfaktoren:**
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung
  - Wirkungsvoll: Zielvorgabe, Zielsetzung, Zielumsetzung, Zielüberwachung, Zielbewertung, Zielanpassung





## RABUS - Offene Fragen:

- Fahrzeug mit 22 Plätzen ist zu groß
- Wie lang ist Strecke?  
→ wäre innerhalb von Ortschaften denkbar
- Wie reagiert das Shuttle auf Stau?
- Was kostet das Fahrzeug?
- wäre gut als „on demand“
- Testen wäre wichtig
- Platz für Kinderwagen/Rollator?
- ggf. Fahrradverbot (keine Mitnahme)





## LÄNDLICHER RAUM





## RABUS

REALLABOR FÜR DEN AUTOMATISIERTEN BUSBETRIEB IM ÖPNV IN DER STADT UND AUF DEM LAND

- Öffentlich gefördertes Projekt
  - Fördermittelgeber: Verkehrsministerium BW
  - 2 Phasen
    - Phase 1: 01.09.2020 – 30.06.2023
    - Phase 2: 07.09.2021 – 31.10.2024
- 2 Reallabore (Testfelder)
  - **Mannheim:** Erschließung eines neuen Wohnquartiers; Fahrerloser Betrieb im Mischverkehr
  - **Friedrichshafen:** Innenstadt- und Überlandbetrieb mit akzeptablen Geschwindigkeiten (>40km/h)
- Ziele
  - Entwicklung von elektrischen Busshuttles hin zum autonomen Level-4 erforschen
  - Zukunftsfähiger ÖPNV in Baden-Württemberg



Bild: RABUS | Fotograf: F. Kattis



3



## GRADE DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS

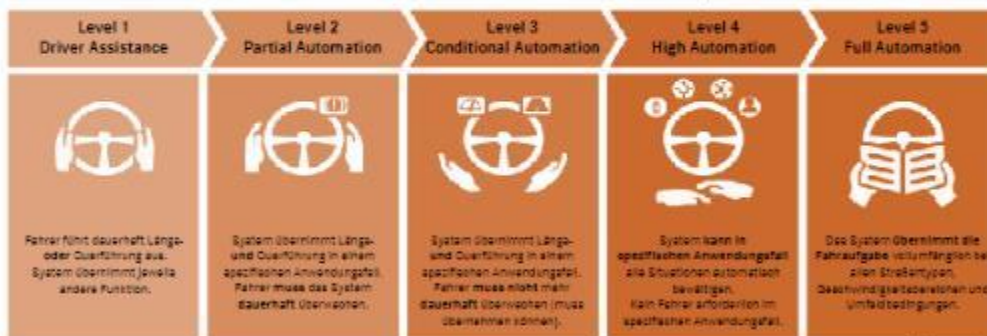


Bild: com-part.nl



4



## DIE REALLABORE

### Friedrichshafen

- Automatisierter Betrieb im Mischverkehr mit Überlandbetrieb mit attraktiven Geschwindigkeiten (>40km/h)
- 2 Shuttles, 6 km Strecke



### Mannheim

- Automatisierter Betrieb im Mischverkehr in einer innerstädtischen Umgebung
- 2 Shuttles, 2 km Strecke



FKFS

KIT

rnv

Städtische Verkehrsbetriebe

DB

AVL

SmartGridLab AUTOMOBILWIRTSCHAFT GW

Baden-Württemberg

8



## EINGESETZTE BUS-SHUTTLES

### Group Rapid Transport Shuttle (GRT)

Zgetthere – ein Unternehmen von ZF

**Maße**  
L 6 m / B 2,1 m / H 2,8 m

**Geschwindigkeit**  
> 40 km/h

**Passagiere**  
22  
(8 sitzend, 14 stehend)

**E-Antrieb**  
20 kW

**Batterie**  
87 kWh  
**Laden**  
0-80 zu 120 kW  
80-80 in 10 min

**Gewicht**  
4.200 kg



Bild: ZF Friedrichshafen AG

FKFS

KIT

rnv

Städtische Verkehrsbetriebe

DB

AVL

SmartGridLab AUTOMOBILWIRTSCHAFT GW

Baden-Württemberg

8





## WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITUNG

- Akzeptanz
  - Befragungen von Nutzenden und Nicht-Nutzenden
  - Aufbau Akzeptanzmodell
- Verkehrliche Bewertung
  - Daten aus Betrieb
  - Modell für BW
  - Bewertung der Übertragbarkeit
- Technische Begleitung
  - Lokalisierung
  - Hinderniserkennung



Bild: pixelp.com



## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

### Ziele

- Informieren
- Animieren / Motivieren zum Mitfahren
- Ängste nehmen
- Positives Image herstellen

### Sorgen

- Soziale Gerechtigkeit  
(Arbeitsplatzverlust der Busfahrer)
- Barrierefreiheit  
(Einstiegshöhe)
- Sicherheit  
von Insassen und Personen außerhalb



## EINSATZORT WOHNGEBIETE

- Wohlfühlbereich (Shuttle): 30 cm
- Enge Straßen / Gegenverkehr
  - Shuttle setzt nicht zurück
  - Verständnis der anderen Verkehrsteilnehmer
- Alternative: Wegfall von Parkplätzen
  - Henne-Ei-Problem
  - Shuttle-Service muss gut funktionieren



FKFS

KIT

rnv

Infrastruktur

DB

Infrastruktur

Infrastruktur

Infrastruktur

9

## ROADMAP



FKFS

KIT

rnv

Infrastruktur

DB

Infrastruktur

Infrastruktur

Infrastruktur

10







### Wie funktioniert's



- Einmalig registrieren / freischalten lassen (Führerscheinkontrolle)
- Buchen  
bequem über App oder Internet, aber auch telefonisch
- Einsteigen  
mit Kundenkarte Fahrzeug öffnen
- Fahren
- Laden/Tanken  
an den Stromtankstellen der NaturEnergie Community



### Unser Konzept



Elektrofahrzeuge mit Strom aus Wasserkraft



Das richtige Fahrzeug für die aktuelle Notwendigkeit




Fahrzeuge teilen -> Carsharing






Verzahnung mit öffentlichem Verkehr




  
NaturEnergie







### E-CarSharing-> in D die my-e-car GmbH

- Zwei starke und regional ausgerichtete Partner haben das Gemeinschaftsunternehmen my-e-car im Dezember 2014 in D gegründet
  - Stadtmobil Südbaden AG  
über 25 Jahre Erfahrung im CarSharing und Flottenbetrieb
  - Energiedienst Holding AG  
regionaler Strompartner, Kompetenz in Ladeinfrastruktur und Flottenbetrieb
- Maßgeschneiderte Lösungen rund um das Thema Elektromobilität
  - Privat-Kunden (öffentliches Sharing)
  - Geschäftskunden und Kommunen
- Heute stehen schon über 150 e-Fahrzeuge in D unter dem Management der my-e-car
- In 2017 haben wir erste my-e-car Standorte unter Leitung der EDH in CH aufgebaut

  
ein Joint Venture von stadtmobil & NaturEnergie  
CarSharing Südbaden von Energiedienst

  
NaturEnergie

### Unsere Leistungen – Ihre Vorteile

 <b>Innovative Fahrzeugflotte</b> Elektro-Autos vom Typ Renault Zoe mit Reichweite von bis zu 400 km, voll aufladbar innerhalb zwei Stunden.	 <b>Feste Standorte</b> Keine Parkplatzsuche am Ende der Nutzung; Fahrzeug am Stellplatz abstellen – fertig!
 <b>Günstige Preise</b> Sie zahlen nur, wenn Sie ein Fahrzeug nutzen. Der Zeitpreis für die erste Std. beträgt 5 € danach 4 €, max. 60 €/24h	 <b>Kurzfristig buchbar</b> Je nach Verfügbarkeit, Tage und Wochen im Voraus aber auch unmittelbar vor der Nutzung buchbar.
 <b>Abrechnung mit Kreditkarte</b> <b>Ladeinfrastruktur</b> Wir installieren die geeignete Ladeinfrastruktur.	 <b>Keine Kündigungsfrist für Nutzer</b> Der Vertrag ist jederzeit kündbar.

**Sie fahren – wir kümmern uns um den Rest! Anschaffung, Pflege, Wartung, Tanken und Versicherung alles inklusive!**