



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen

DOKUMENTATION

Workshop 1 im Kandertal

21. Oktober 2022 | Kandertalhalle Wollbach

Inhalt

1. Begrüßung und Einstieg.....	3
2. Einführung und Hintergrund zum Projekt	4
3. Arbeitsphase 1.....	5
Perspektive: Kinder.....	6
Perspektive: Jugendliche	7
Perspektive: Pendler*innen nah	8
Perspektive: Pendler*innen weit	10
Perspektive: Einkauf, Arztbesuche	11
Perspektive: Ältere Menschen	12
Perspektive: Freizeit/ Urlauber*innen	13
4. Arbeitsphase 2.....	14
Perspektive: Kinder.....	15
Perspektive: Jugendliche	16
Perspektive: Pendler*innen nah	17
Perspektive: Pendler*innen weit	18
Perspektive: Einkauf/ Arztbesuche.....	19
Perspektive: Ältere Menschen	20
Perspektive: Freizeit/ Urlauber*innen	21
5. Überblick weitere Mobilitätsformen.....	22
6. Ausblick und Abschluss.....	23
7. Kontakt	24
Anhang	25
Plakate der Arbeitsphase 1.....	25
Plakate der Arbeitsphase 2.....	29
Steckbriefe Mobilitätsformen	33

1. Begrüßung und Einstieg

Am Freitag, den 21. Oktober 2022, lud der Regionalverband Hochrhein-Bodensee um 18:30 Uhr zu einem Bürgerbeteiligungsworkshop in die Kandertalhalle nach Kandern-Wollbach ein. In diesem ersten von zwei Workshops wurden Grundlagen zum Thema Mobilität und Siedlungsentwicklung in ländlichen Räumen, insbesondere mit Blick auf das Kandertal, diskutiert. Das Ziel der Veranstaltung war es, einen Überblick zu den Mobilitätsbedürfnissen in der Region zu erarbeiten und zu schauen, wo aktuell Probleme und Herausforderungen in den bestehenden Strukturen gesehen werden. In einem zweiten Schritt wurden im Workshop Lösungsansätze für das Kandertal gesammelt sowie einige beispielhafte Maßnahmen vorgestellt und priorisiert, welche der Ideen beim zweiten Workshop genauer beleuchtet werden sollen.



Abbildung 1: Herr Dr. Wilske begrüßt die Bürger*innen im Plenum

Die Teilnehmenden wurden durch Max Sütterlin, Ortsvorsteher von Wollbach, im Namen der Stadt Kandern begrüßt. Dr. Sebastian Wilske vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee schloss sich Herrn Sütterlin mit der Begrüßung an, hieß die Teilnehmenden herzlich willkommen und gab einen kurzen Einblick in das Thema Mobilität. Außerdem dankte er den Bürger*innen bereits im Voraus für ihr Kommen und nannte den Klimawandel und die daraus resultierende Notwendigkeit zur Mobilitätswende als Anlass für den Workshop. Im Anschluss stellten sich Hanna Kasper und Katharina Riedel von der translake GmbH als Moderationsteam vor. Auch sie bedankten sich bei den Teilnehmenden, dass sie der Einladung zum Mitdenken beim Thema Mobilität der Zukunft, das einen wichtigen und grundlegenden Baustein für eine hohe Lebensqualität im Kandertal darstelle, gefolgt seien.

2. Einführung und Hintergrund zum Projekt

Um die Teilnehmenden in das Thema Mobilität einzuführen und ein Stimmungsbild zu erheben, stellte Frau Riedel zu Beginn drei Fragen an die Teilnehmenden. Zuerst wurde abgefragt, aus welchem Ort die Teilnehmenden kommen. Dabei stellte sich heraus, dass die zufällig ausgewählten Bürger*innen zum Großteil aus Kandern kamen, jedoch auch die Nachbargemeinden repräsentiert waren.



Abbildung 2: Viele Teilnehmende stehen bei einem Schild mit der Aufschrift „Kandern“

Die zweite Frage bezog sich bereits auf das Thema Mobilität. Die Teilnehmenden wurden gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie aktuell am häufigsten unterwegs seien. Die Antwort fiel bei den meisten Teilnehmenden auf das Auto als Hauptverkehrsmittel, wobei auch „ÖPNV“ und „zu Fuß“ angegeben wurde.

Bei der letzten Einstiegsfrage konnten sich die Teilnehmenden zu der Frage, wie viel sie sich aktuell unter dem Thema Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung vorstellen können, auf einer Skala von „gar nichts“ bis „sehr viel“ einordnen. Dabei schätzten sich die Teilnehmenden sehr gemischt ein. Auf Nachfrage durch Frau Riedel gaben einige der Personen im Spektrum „sehr viel“ an, dass sie beruflich mit dem Thema Mobilität zu tun haben oder selbst oft mobil sein müssen. Daher würden sie sich häufig mit diesem Thema befassen.

Als die Teilnehmenden wieder Platz genommen hatten, stellte Frau Kasper die Ziele des Workshops und die Agenda des Abends vor:

1. Einstieg und Hintergrundinfos zum Projekt
2. Arbeitsphase 1: Mobilitätsbedürfnisse und aktuelle Herausforderungen
3. Arbeitsphase 2: Lösungsideen
4. Blick auf die Ergebnisse
5. Weitere Mobilitätsformen
6. Ausblick und Abschluss

Bevor in die erste Arbeitsphase gestartet wurde, informierte Herr Wilske die Bürger*innen über den derzeitigen Stand des Projekts. Er beschrieb den Prozess im Kandertal als wegweisendes Modellprojekt für die Zukunft der Mobilität in ländlichen Räumen. Im weiteren Verlauf des Projekts sei besonders auf die Synergie von Mobilitäts- und Raumplanung Wertzulegen. Er wolle mit den Bürger*innen herausarbeiten, was die richtigen Angebote seien, wie sie ausgestaltet werden sollten und was einen Anreiz zur Nutzung setze.

3. Arbeitsphase 1

Zum Start in die erste Arbeitsphase erläuterten Frau Kasper und Frau Riedel das Vorgehen und gaben als Ziel der ersten Runde das Erkennen von Bedürfnissen vor. Die Teilnehmenden sollten auf Plakaten zu den Perspektiven verschiedener Personengruppen zusammentragen, welche Bedürfnisse sie an Mobilität hätten. Dazu sollten sie zuerst die Plakate bearbeiten, die ihrer eigenen Perspektive am nächsten komme und daraufhin versuchen, sich in die Perspektiven der anderen Gruppen hineinzusetzen. Die Perspektiven umfassten „Kinder“, „Jugendliche“, „Pendler*innen nah“, „Pendler*innen weit“, „Einkauf/ Arztbesuche“, „Ältere Menschen“ und „Freizeit/ Urlauber*innen“.

Die Fragen, die zu jeder Perspektive beantwortet werden konnten, lauteten:

- Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?
- Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?
- Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?
- Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?
- Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind die Hürden?



Abbildung 3: Die Teilnehmenden stehen um die aufgehängten Plakate, unterhalten sich und schreiben Hinweise auf Zettel

Um die Fragen zu beantworten, konnten die Bürger*innen gemeinsam oder für sich selbst ihre Antworten auf Post-Its schreiben, welche auf die Plakate geklebt werden konnten. Die bearbeiteten Plakate befinden sich im Anhang dieses Dokuments als Fotos. Die Ergebnisse der ersten Runde sind im Folgenden aufgelistet und für eine bessere Lesbarkeit und Übersichtlichkeit wörtlich abgetippt:

Perspektive: Kinder

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit • Selbstständigkeit • Schulweg • Freizeit • Einführung Telebetreuung • Flächendeckende Einführung Tagesoma + Tagesopa --> auf freiw. Basis 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus (Schule) • Fahrrad, Roller • Auto (Eltern) 	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweg dann nur mit Auto (Eltern) möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus nur zu Schulzeit, nicht nach Betreuung • Engpass Ortschaften ohne Radwege • Mehr/ Sichere Verbindungen für Grundschulkind • Abfahrtszeiten unpassend (Schulende) • Wenig sichere Fahrradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Weg zur Bushaltestelle zu lang/ unsicher für 6-jähriges Kind • Fahrrad recht unsicher durch Ortschaften • Von Schallbach nach Efringen-Kirchen EINEN Schulbus

Perspektive: Jugendliche

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV bis nachts • auch ÖV am späteren Abend nötig • Gute Anbindung • flexible Zeiten ÖPNV • ÖPNV Verkehrsmittel, die sie eigenständig nutzen können + Vorort starten • unabhängig von Eltern 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus/ Zug (ÖPNV) • Bus Elterntaxi • Fahrrad 	<ul style="list-style-type: none"> • Auto – mit Eltern Abhängigkeit • Nutzung „Kandertal Uber Service“ Müsste noch gegründet werden • Bus --> Eltern oder Fahrrad • Keine Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßigkeit bzw. Fahrzeiten allgemein • Angebot ÖPNV zu schwach • Taktung des ÖPNV nicht ausreichend • ÖV nur im „Berufsverkehr“ gut zeitlich aufgestellt 	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt keine Angeboten zu den notwendigen Zeiten • Verbindung von Kandern über Egringen -Weil schlecht • Keine Verbindung Breisgau-Hochschwarzwald zu Landkr. Lörrach • Keine Nachtverbindungen • Nach Freizeitaktivitäten abends (Hobbys) keine gute Heimkehrmöglichkeit --> Abhängig von Eltern, Fahrgemeinschaften (selten möglich)

Perspektive: Pendler*innen nah

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit Zuverlässigkeit der Linie • Verbindung außerhalb 8:00-17:00 • Flexibilität Zuverlässigkeit • sichere Fahrradwege nicht nur Fahrbahnmark. • Flexibilität • richtige Fahrradwege • Abfahrtszeiten vor 5:00Uhr • Flexibilität zu ungewöhnlichen Arbeitszeiten (sehr früh/spät) • Direkte + kurze Verkehrsanbindung richtung Müllheim außer Schulbus • Investition in Zukunftstechnologie: 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad • Auto zum Pendlerparkplatz dann Umstieg zum ÖPNV • ÖV (Bus 55) • Fahrrad --> Zug • Auto --> Zug • Selten Bus • Bus 54 • S6 • Auto • Auto-Auto Fahrrad 	<ul style="list-style-type: none"> • dann nur Auto möglich • Kurzer Arbeitsweg (<20 km) wird durch Bus + Zug extrem lang, da keine gute Verbindung nach Müllheim besteht • nur Auto möglich • Auto --> Fahrrad Fahrrad --> Auto 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Erreichbarkeit Gewerbegebiete (Märkt, Efringen, Kirchen, Eimeldingen) von Kandern • Buslinie 1 fährt nur ca. 3 Mal am Tag • Verknüpfen von Buslinien • Bus 55 Basel-Kandern zu voll/ Verspätungen • Linie 54 abends überfüllt. ½ Stundentakt? Brombach-Kandern • Umstiege in Rümplingen klappen nicht. Linie wird oft nicht erreicht • Wieso kein Zug? • Keine oder schlechte Verbindung Efringen Kirchen Rheintalbahn (Freiburg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 55 schlecht klappt nicht • Linie 54 schnell und zuverlässig • Wichtige Fahrradwege fehlen komplett (z.B. Wittlingen) • Verbindung • Bus braucht zu lange für Weg • Keine passende Zeiten bei frühen/späten Arbeitszeiten (von Basel oft nur bis Haltingen, Zug nur bis Haltingen) • Zugverbindung fehlt • Zeitlich schlecht abgestimmter ÖV zu schlecht getaktet

<p>Drohnenflugplatz für Personenverkehr Verbindung nach Basel in ca. 45min</p>			<ul style="list-style-type: none">• ÖV ist zu schlecht getaktet• Fahrt mit ÖPNV mehr als doppelt so lang• Pünktlichkeit der Busse, schnellere Verbindungen zu den Zugsanbindungen• Radweg Zustand Verunreinigung• Taktung zu unflexibel	<ul style="list-style-type: none">• Am Wochenende weniger ÖPNV-Angebot• nicht ausreichende Taktung ÖPNV• Fahrradweglücke zwischen Kandern und Riedlingen besteht seit 40 Jahren (Lücke 2km)• Fahrradwege sehr umständlich + schlecht beleuchtet teils auf der Straße
--	--	--	---	---

Perspektive: Pendler*innen weit

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit • Dauer nicht zu lang • Zuverlässigkeit Bus (fällt nicht aus) • genügend Platz auch zu Stoßzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn/ ÖPNV • Auto 	<ul style="list-style-type: none"> • Schienenersatzverkehr? Alternative Auto 	<ul style="list-style-type: none"> • Auto (Parken vor Ort schwierig) • Ausbau ÖPNV- Linien • Querverbindung von Kandern (vom Kandertal zur Rheintal-Schiene) 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Zeitaufwand ins Baselbiet von Kandern zu hoch • monatlich sehr teuer! Kein Aboangebot von hier nach Freiburg, mehrere Monatskarten nötig, nicht einheitlich • Verbindung nach Müllheim • Anbindung in Richtung Freiburg nur über Weil am Rhein oder Basel • zu volle Busse abends, z.B. S6 • Zuverlässigkeit der Bahn • Taktung der verschiedenen ÖPNV's passt nicht zueinander (lange Wartezeiten) • Gewerbegebiete nicht erreichbar (Weil am Rhein Märkt)

Perspektive: Einkauf, Arztbesuche

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestelle braucht man in der Näher (Kandern braucht 2) • Förderung eines Online Shopping Centers --> Reduzierung Notwendigkeit nach Lörrach, Müllheim, ... zu fahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachärztebesuch mit dem Auto für Freiburg Lörrach etc. • Einkäufe erledigen mit dem PKW (Platz, Transport) • Fahrrad + zu Fuß, da ausreichend viele Lebensmittelgeschäfte in Kandern (Hieber/ Markt/ Bauernladen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Arzttermine, welche Monate im Voraus geplant werden (müssen), können nicht wahrgenommen werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Platz im Transportmittel für Einkäufe (mit Fahrrad manchmal herausfordern) • Ärztemangel = weite Wege • Busse müssen Fahrrad mitnehmen (Mitbeförderung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Altersbedingt • Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit • bergauf zum Wohnort • zu weit zum Laufen bis zur Haltestelle • kaum Einkaufsangebote vor Ort. Unpraktisch mit großem Einkauf

Perspektive: Ältere Menschen

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • „Mehr“ ÖPNV nach Lörrach/ Basel • Demografische Entwicklung • Prüfung Infrastruktur bezügl. Dienstleistungen für ältere Menschen --> konkret • Dienstleister z.B. per Bus an best. Tagen vor Ort sein • Service Center Telemedizin einrichten 	<ul style="list-style-type: none"> • Auto • Auto • Bus • Auto privat 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus • leider nur Bus 	<ul style="list-style-type: none"> • Wollbach hat 4 Teilorte aber keinen Ortsbus • E-Ladestationen • Keine Verbindung Richtung Freiburg • Zu wenig Bus-Verbindungen • Busse befördern das Fahrrad nicht mit • Abhängigkeit von der jüngeren Generation 	<ul style="list-style-type: none"> • Weil nach Feierabend kein Bus mehr fährt • Landkreis Lö-Fr. Unterschiedliche Tarife • Mitfahrbänkle wird nicht angenommen, weil alle privat fahren

Perspektive: Freizeit/ Urlauber*innen

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Verbindungen zwischen Kandern/ Teilorten/ Basel/ Freiburg • Verbindungen zu Ausflugszielen wie „Blauen“ oder zu den Thermen • Bei Wanderungen keine Möglichkeit nach Ende mit ÖPNV zum Ausgangsziel zurückzukehren 	<ul style="list-style-type: none"> • Je nach Ausrüstung PKW oder mit Fahrrad und ÖPNV • Bahn als Attraktion (alte Eisenbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> • Flugplatz in Hohen für kleine Maschinen ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad-Verleih (auch E-Bike) • Keine Ladestation in Ortsteilen/ Stadt • Fahrräder werden nicht mitbefördert • E-Ladestation 	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitaufwand nicht flexibel • Übersichtliche/ leicht verständliche Fahrpläne zu den Sehenswürdigkeiten, Ausflugszielen • schlechte Verbindungen an Wochenenden

4. Arbeitsphase 2

Nach etwa 15 Minuten hatten die Teilnehmenden ihre Anregungen zum Ist-Stand der Mobilität im Kandertal eingebracht und das Moderationsteam bat um eine Rückkehr ins Plenum, um Fragen zu klären und die nächste Arbeitsphase einzuleiten.

In der zweiten Arbeitsphase durften sich die Bürger*innen erneut in die verschiedenen Perspektiven aus der ersten Runde hineindenken und Hinweise auf Plakaten anbringen. Diesmal waren die Fragen jedoch auf Lösungsvorschläge ausgerichtet:

- Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?
- Welche Anpassungen von bestehenden Angeboten sind notwendig?
- Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (jeweilige Perspektive) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen?
- Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?

Von einem Teilnehmenden wurde die Frage gestellt, für welchen zukünftigen Zeitraum man bei den Überlegungen denken solle. Die Moderatorinnen antworteten, dass Konzepte auf allen Ebenen gesucht würden und daher jeder Zeitraum ab heute in Betracht gezogen werden dürfte. Eine andere Frage bezog sich auf die Umsetzung der geforderten Maßnahmen und Erfüllung der formulierten Bedürfnisse. Dazu gab Herr Dr. Wilske die Antwort. Es seien zwar schon Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Planung und Umsetzung, jedoch sei das Projekt auch darauf ausgelegt, die Bedürfnisse für die Zukunft im Allgemeinen zu definieren.

Nach Beantwortung der Fragen hatten die Teilnehmenden für die zweite Arbeitsphase erneut 15 Minuten Zeit. Die mit Post-Its gefüllten Plakate befinden sich als Fotos im Anhang. Im Folgenden sind die Hinweise von den Post-Its abgetippt:

Perspektive: Kinder

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Betreuer (Weg zum) Bus • Zusätzlicher Bus ca. 15 Uhr für Grundschüler (nach Betreuung) • Kürzerer Weg zur Bushaltestelle • Separate Abschnitte im Bus für Grundschüler 	<ul style="list-style-type: none"> • sichere Fahrradwege (z.B. Binzen-Rümmingen) • Haltestellenausbau 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative für die agile Workforce der Zukunft guide, um genügend Arbeitskräfte zu finden + halten 	

Perspektive: Jugendliche

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Nachtbus nach Lörrach • Im Dunkeln beleuchtete Fahrradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV Verbindungen in mehrere Richtungen • ÖPNV Ausbauen höhere Taktung • Verbindung zwischen den verschiedenen Gemeinden (Kandern-Efringen) • Zubringer zur Bundesbahn direkt Richtung Müllheim 	<ul style="list-style-type: none"> • Statt „Fahrradteststreifen“ richtig ausgebaute Fahrradwege • E-Bike Verleih -->schneller zu Hause -->unabhängig von Eltern und ÖV -->sichere Fahrräder mit Licht und mehr Geschwindigkeit • Leihbare E-Scooter • Miet-Fahrräder 	<ul style="list-style-type: none"> • Sharing auch für nicht-volljährige

Perspektive: Pendler*innen nah

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Flexibilität durch engere Taktung (vor allem morgens und abends) • Verbindungen auch bis nachts • Tarifangebot übergreifend und preislich attraktiv • Querspangen zwischen Bahntrassen. Efringen-Kirchen verbinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindung Kandern/ Müllheim/ Neuenburg • Bus-Zuganbindungen besser abgestimmt zu Randzeiten (sehr spät, sehr früh) • schnellere Verbindungen, direkt Bus zu Bahnhöfen • „Echter“ Zug vom Kanderner Bahnhof aus • Reaktivierung Kandertalbahn • Carsharing • Halbstündige Verbindung ins Wiesental (54) • Ridepooling • Verbindung zwischen Kandern-Efringen- Weil • Verknüpfung der bestehenden Buslinien 55-1 • Frühere Verbindungen • Engere Taktung Bus 54 in Abstimmung mit S6 	<ul style="list-style-type: none"> • Plattform für Mitfahrgelegenheiten (PKW) • Carsharing mit Parkplätzen (festen) and zentralen Orten, wie Bahnhöfen (für kürzere Distanzen <20km) • Plattform Mitfahrgelegenheit Arbeitsweg • Co-Working Space im Tal -->weniger Pendelei nötig • Personendrohnen für Kurzstrecken 	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn Linie Kandern-Basel • Bessere Verbindung • Radweg genau so breit wie Verkehrsstraße • Radweg ohne Umwege- direkter Weg • ÖPNV Taktung ½ stündlich • Parkplätze (P+R) steigern • Ortsbus Kandern-Sitzenkirch (3km) • Radwege bauen statt Fahrrad-teststreifen • höhere Kraftstoffpreise

Perspektive: Pendler*innen weit

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV Netz ausbauen • Flugplatz +Kleinmaschinen +Drohnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen (z.B. Bus) Regionen übergreifend zusammenarbeiten, um ein größeres Netz zu schaffen • übergreifende Monatsabos • Kick-Back bei ÖV-Nutzung • Car-Sharing mit festen Stellplätzen an zentralen Orten, wie Bahnhöfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Taktung Bus/ Bahn/ S-Bahn • Abstimmung/ Taktung anpassen

Perspektive: Einkauf/ Arztbesuche

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mehr bewerben von Angeboten wie Mitfahrgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung Kandertalbahn • Ridepooling • Carsharing • bessere Einkaufsmöglichkeiten in Kandern (Fahrten vermeiden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbus fährt Wohngebiete an • Drohnen als „Lieferanten“ • Lebensmittelgeschäft zwischen Binzen und Kandern • Ausbau P+M Attraktiv Kennzeichnen, liebevoller gestalten, mehr weil voll, Absperrung drum rum (sicherheitsempfinden), Beleuchtung • Personen, die nicht auf das Auto verzichten (können) unterstützen Personen ohne Auto durch gelegentliche Fahrten • Mehr P+M Neuenburg z.B. gibt es keinen + Schlienen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Einkaufsmöglichkeiten in jedem Ort Grundversorgung • Fahrradständer Bahnhof Kandern • Flexibilität • Enge Taktung • mehr Ärzte • Lieferdienst • es muss ein alternatives Angebot wie Zug vorhanden sein • Nachbarschafts-App Crossociety in Sitzenweier für Mitfahrgelegenheiten

Perspektive: Ältere Menschen

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ruftaxi (mit bestimmten Fahrplan) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der E-Ladestationen • Mietfahrradangebot 	<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung Freiwilligen Netzwerk für die Weiterverfolgung Wohnen, Leben, Arbeit der Zukunft im Kandertal • Möglichkeit einer geht für mehrere Einkaufen (car-sharing/ Auto zur Verfügung stellen) Plattform, wenn einer sowieso einkaufen geht 	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Fahrpläne später Abend + nach außen z.B. Rebland

Perspektive: Freizeit/ Urlauber*innen

<p>Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?</p>	<p>Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?</p>	<p>Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?</p>	<p>Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne zu Sehenswürdigkeiten • Stadt- / Ortspläne mit genau eingezeichneten Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte ÖPNV- Anbindung an den Flughafen Basel • Kandertalbahn als regulärer Teil des ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg-Netz-Optimierung Kandern-Riedlingen Holzen-Egringen! • Nicht nur als Fahrbahnmarkierung! • gelegentliche Nachtbusse • Kick-Back bei ÖV-Nutzung 	<ul style="list-style-type: none"> • Kutschfahrten für Urlauber + Kinder

Vorstellung der Ergebnisse im Plenum

Im Anschluss an die zweite Arbeitsphase wurden die Ergebnisse jedes Plakats durch jeweils einen der Teilnehmenden vorgestellt. Ergänzend wurden durch Herrn Dr. Wilske und das Moderationsteam die Ergebnisse kurz reflektiert und darauf hingewiesen, dass manche Maßnahmen nicht so einfach umsetzbar seien, andere sich jedoch als hilfreich für die weitere Entwicklung erwiesen.

5. Überblick weitere Mobilitätsformen

Um das Spektrum der Lösungsideen zu erweitern, stellte Herr Dr. Wilske anhand von 18 Steckbriefen weitere Maßnahmen vor, die den Verkehr in Zukunft verbessern und nachhaltiger machen könnten. Dabei wurden Systeme aus den Kategorien „geteilte Fahrzeuge“, „Kombination von Verkehrsmitteln“, „Transport durch Dienstleister“ und „nichtmotorisierter Verkehr“ vorgestellt. Die Plakate zu jedem Verkehrsmittel befinden sich im Anhang der Dokumentation.



Abbildung 4: Die Teilnehmenden folgen Herr Dr. Wilskes Ausführungen zu alternativen Mobilitätsformen

Nachdem alle Steckbriefe vorgestellt wurden, hatten alle Teilnehmenden zwei Klebepunkte zur Verfügung, mit denen sie markieren konnten, welche Steckbriefe das Interesse am meisten weckten. Hierdurch kristallisierten sich die folgenden vier Themen heraus, auf die in der nächsten Veranstaltung vertieft eingegangen wird:

- „Moderner Rufbus / Ridepooling“ (9 Stimmen)
- „Fahrradwege“ (8 Stimmen)
- „Carsharing Elektro“ (5 Stimmen)
- „Autonome Personenshuttles“ (5 Stimmen)

Die Steckbriefe aller Mobilitätslösungen befinden sich als Bilder im Anhang. Darauf ist auch vermerkt, wie viele Punkte auf die jeweiligen Plakate geklebt worden sind.

6. Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss des Workshops wurde nochmals auf den weiteren Verlauf des Projekts eingegangen. Insbesondere die Fragen der Bürger*innen nach der Umsetzung der Maßnahmen wurden noch einmal aufgegriffen. Dabei erklärte Herr Dr. Wilske, dass manche der diskutierten Maßnahmen eher regionsübergreifend umzusetzen seien und daher als Empfehlungen an höhere Ebenen weitergegeben werden sollen. Andere eingebrachte Ideen könnten jedoch schon in näherer Zukunft in der Region Kandern umgesetzt werden.

Bürgermeisterin Daniela Meier ergänzte anschließend Herr Dr. Wilskes Ausführungen über die aktuellen Projekte und beschrieb, dass bereits in einem Netzwerk daran gearbeitet werde, die Anbindung im Kandertal zu verbessern. Des Weiteren betonte sie, dass es aktuell Aussicht auf Fördergelder gebe, die – falls diese genehmigt werden – für die weitere Ausarbeitung und Umsetzung der spezifischen Maßnahmen, die heute von den Bürgerinnen und Bürgern eingebracht wurden, für das Kandertal genutzt werden sollen. Frau Meier bat um weiter aktive Teilnahme, damit die Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal gemeinsam vorangetrieben werden könne.



Abbildung 5: Bürgermeisterin Meier dankt im Plenum allen für ihre Mitarbeit

Zum Abschluss des ersten Workshops leiteten Frau Kasper und Frau Riedel eine Feedbackrunde ein, in der allen Teilnehmenden die Möglichkeit eingeräumt wurde, die vergangenen zwei Stunden zu reflektieren und sich kurz zu äußern. Viele Teilnehmenden dankten für die Möglichkeit, sich an dem Thema und der Planung beteiligen zu können. Dabei wurden jedoch auch Bedenken geäußert, ob die erarbeiteten Vorschläge denn auch umgesetzt würden. Es wurde jedoch auch die Bereitschaft ausgesprochen, sich selbst aktiv z.B. als Fahrdienst für ältere Menschen zu engagieren. Hier müsse jedoch bekannter werden, wo man sich melden könne. Zudem wurde darauf hingewiesen, die Perspektive von Menschen mit eingeschränkter Mobilität mitzudenken.

Im Anschluss an die Rückmeldungen dankten die Projektbeteiligten den Teilnehmenden nochmals für das eingebrachte Engagement und wiesen mit Vorfreude auf den **zweiten Workshop am 25.11.2022 in der Gemeindehalle Rümplingen um 18:30 Uhr (Schulweg 2, 79595 Rümplingen)** hin. Dieser Workshop solle dann insbesondere zur konkreteren Ausarbeitung von weiteren Empfehlungen und Ideen dienen, wie alternative Mobilitätsformen wie z.B. ein moderner Rufbus die Fortbewegungsmöglichkeiten in ländlichen Räumen ergänzen könnten.

7. 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

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

Anhang

Plakate der Arbeitsphase 1

PERSPEKTIVE: KINDER

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
Schulzeit Selbstständigkeit Schulung Freizeit Einzigartige Tätigkeiten Freizeitaktivitäten während Tagespausen im Hof der Eltern	Bus (Schule) Fahrrad, Riese Auto (Eltern)	Schulbusse dann nur mit fester (Eltern) Begleitung	Busse nur zu Schulzeit - nicht nach Feierabend Eingruppen durchführen mit dem Lehrer Mehrfach/Schwere Verkehrsmittel für Grundschul Kinder Aufsichtsberechtigter (Schulbusse) Wenig sichere Fahrradwege	Kein Ziel Bus- Haltestelle zu Bus (weil kein Zielort) Trennung mit anderen Kindern Kein Zielort Kein Zielort

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 1

translake

PERSPEKTIVE: JUGENDLICHE

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
ÖPNV bis heute auch ÖPNV am späten Abend wichtig Anbindung flexible Zeiten ÖPNV ÖPNV Verkehrsmittel die sie brauchen können nutzen + flexibel sein UNABHÄNGIGKEIT VON ELTERN	Bus/Zug (ÖPNV) Bus Eltern Fahrrad	AUTO - MIT ELTERN ABHÄNGIGKEIT Anlieger in Kandertal über 30min nicht mehr möglich Bus - Eltern mit Fahrrad KEINE MOBILITÄT	Regelmäßigkeit bei Fahrplänen insgesamt Angebot ÖPNV zu schwach TAKTUNG DER ÖPNV NICHT ANGEWANDEN ÖPNV nur im Berufsverkehr mit Bus aufgestellt	ES GIBT KEINE ANBIETER IN DEN NOTWENDIGEN ZEITEN Verbindung von Kandertal über Eggenstein - nicht möglich Kein Zielort Kein Zielort Kein Zielort Kein Zielort Kein Zielort Kein Zielort Kein Zielort

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 1

translake

PERSPEKTIVE: ÄLTERE MENSCHEN



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<p>meist ÖPNV wenn Lörrach Müllheim / Basel</p> <p>Dringende Bedürfnisse ① Zahnarztbesuch → alle Termine → Busse → Zentrale in 20 Bus → nicht möglich</p> <p>Carshare Tagesmiete auswerten</p>	<p>Auto</p> <p>Bus</p> <p>Bus Auto Privat</p>	<p>Bus</p> <p>LEBEE NOCH Bus</p>	<p>Weniger → Talstraße → Bus → keine → keine → keine</p> <p>E-Ladestationen</p> <p>keine → keine → keine</p> <p>zu wenige Bus- VERBINDUNGEN</p> <p>BUSSE IM KANDERTAL MIT...</p> <p>Abhängigkeit von der jüngeren Generation (Auto)</p>	<p>Wird mit → kein → kein</p> <p>keine → keine → keine</p> <p>Multifunktionalität nicht angewendet, weil alle privat fahren</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal translake!

PERSPEKTIVE: EINKAUF, ARZTBESUCHE



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<p>Arztbesuche → alle Termine (Kandertal 2)</p> <p>Arztbesuche → alle Termine → alle Termine → alle Termine</p>	<p>Facharztbesuch mit dem Auto für Freiburg, Lörrach, etc.</p> <p>Einkäufe erledigen mit dem Pkw (Pkw, Transport)</p> <p>Arztbesuche → alle Termine → alle Termine → alle Termine</p>	<p>Arztbesuche → alle Termine → alle Termine → alle Termine</p>	<p>Platz im Transport- mittel für Einkäufe (→ keine → keine)</p> <p>Arztbesuche → alle Termine → alle Termine → alle Termine</p> <p>BUSSE IM KANDERTAL MIT...</p>	<p>keine → keine → keine</p> <p>keine → keine → keine</p> <p>keine → keine → keine</p> <p>keine → keine → keine</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 1 translake!

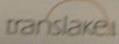
PERSPEKTIVE: FREIZEIT/URLAUBER*INNEN



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Welche Mobilitätsbedürfnisse hat die Gruppe?	Wie bewegt sich die Gruppe aktuell fort? Welche Verkehrsmittel werden genutzt?	Wie wäre es, wenn dieses Verkehrsmittel mal nicht zur Verfügung steht?	Welche Herausforderungen gibt es hier? Was stört die Gruppe aktuell in Bezug auf die Mobilität im Kandertal? Wo sieht die Gruppe den größten Handlungsbedarf?	Was sind Gründe, warum die Gruppe manche Mobilitätsangebote im Kandertal aktuell nicht nutzt? Was sind Hürden?
<p>gehörig, Unbehagen zwischen Kunden / Betreibern (Lokal) Touren</p> <p>Keine Mobilitäts- angebote im Kandertal wie z.B. Busse von den Tourern</p> <p>bei Mobilitäts- angeboten (z.B. Busse) muss es mit einer Ausgangspunkt sein</p>	<p>keine Mobilitäts- angebote im Kandertal wie z.B. Busse von den Tourern</p> <p>keine Mobilitäts- angebote (alle sind ab)</p>	<p>Transport in Ländl. für Kunde machen schwierig</p>	<p>keine Mobilitäts- angebote (auch E-Bike)</p> <p>Keine Mobilitäts- angebote im Kandertal / Stört</p> <p>keine Mobilitäts- angebote im Kandertal wie z.B. Busse</p> <p>E-LADUNG</p>	<p>keine Mobilitäts- angebote im Kandertal</p> <p>keine Mobilitäts- angebote im Kandertal wie z.B. Busse von den Tourern</p> <p>keine Mobilitäts- angebote im Kandertal wie z.B. Busse von den Tourern</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 1



translake

Plakate der Arbeitsphase 2

PERSPEKTIVE: PENDLER*INNEN WEIT

REGIONALVERBAND HOCHRIEIN-BODENSEE

Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?	Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?	Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Pendler*innen) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Mitfahrbanke)?	Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?
<p>S-Bahn</p>	<p>Flughafen + Hochschulen + Zentren</p>	<p>ÖPNV-Service bei ÖV-Fahrt</p> <p>ÖPNV-Service mit flexiblen Stundenplan von und zu den Hochschulen</p> <p>ÖPNV-Service mit flexiblen Stundenplan von und zu den Hochschulen</p> <p>ÖPNV-Service mit flexiblen Stundenplan von und zu den Hochschulen</p>	<p>Flexibler Bus</p> <p>Bus 11-600</p> <p>ÖPNV-Service</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 2

translake

PERSPEKTIVE: KINDER

REGIONALVERBAND HOCHRIEIN-BODENSEE

Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?	Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?	Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Kinder) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Laufbus)?	Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?
<p>Bus (10-15 min)</p> <p>Zentraler Bus ca. 15 min für Grundschulen (mit Begleitung)</p> <p>Kinder- und Jugendbus</p> <p>Buslinie zwischen den Grundschulen</p>	<p>ÖPNV-Service</p>	<p>ÖPNV-Service</p> <p>ÖPNV-Service</p>	<p>ÖPNV-Service</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 2

translake

PERSPEKTIVE: JUGENDLICHE

Was könnte uns helfen?
Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen?
Wie könnte das konkret gestaltet sein?

Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?

Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Jugendliche) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Mitfahrbänke)?

Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?

Handwritten notes on sticky paper:

- Column 1:** "Dachstuhl mit Terrasse", "Im Anschluss beleuchtete Fahrradwege"
- Column 2:** "Bsp. umwandeln in weitere Angebote", "Bsp. Ansohn Winterparkplatz", "Verbindung zwischen den verschiedenen Gemeinden (Kandertal - Eningen)", "Betreiber der vorhandenen Angebote einbeziehen"
- Column 3:** "Mit Mitfahrbänken...", "E-Scooter", "Angebot von E-Scootern", "Mitfahrbänke"
- Column 4:** "Kandertal..."

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 2

PERSPEKTIVE: FREIZEIT/URLAUBER*INNEN

Was könnte uns helfen?
Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen?
Wie könnte das konkret gestaltet sein?

Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?

Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Freizeit/Urlauber*innen) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Mitfahrbänke)?

Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?

Handwritten notes on sticky paper:

- Column 1:** "Türsteine zu Sesselsitzplätzen", "Sessel - Tischplatte mit gepolsterten Ankerrollen"
- Column 2:** "Kandertalbahn als reger Teil des ÖV", "Kandertalbahn..."
- Column 3:** "Radweg-Netz - (Planung) in Kandertal - Bredelgraben - Eningen - Eningen (z.B. mit Mitfahrbänken)", "reguläre Anbindung", "Kak - Bad bei ÖV - Nutzung"
- Column 4:** "Kandertalbahn..."

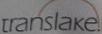
Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung im Kandertal
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 2

PERSPEKTIVE: ÄLTERE MENSCHEN



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?	Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?	Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Ältere Menschen) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Mitfahrbänke)?	Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?
<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Ruf taxi (mit be- stimmten Fahr- plan)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">AUSTAUSCH DER E-LADESTATIONEN</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">MIETFAHRAU- ANGEBOT</p>	<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Etablierung Teilzeitarbeitern, die die UG betreiben können, lokale Arbeit, die Mobilität in Zukunft</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Möglichkeit einer geht für mehrere Einheiten (car-sharing) für nur verlässliche Personen, wenn eine gewisse Abstände sein</p>	<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Erweitere Fahrerpool größer Bereich + auch auf 2.8. Räder</p>	



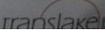
PERSPEKTIVE: PENDLER*INNEN NAH



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Was könnte uns helfen? Was würde uns das Leben in Bezug auf das Thema Mobilität im Kandertal leichter machen? Wie könnte das konkret gestaltet sein?	Welche Anpassungen vom bestehenden Angeboten sind notwendig?	Welche neuen Angebote wären hilfreich? Könnte Ihre Gruppe (Pendler*innen nah) sich vorstellen, sich bei dem neuen Angebot einzubringen (z.B. Mitfahrbänke)?	Was müsste passieren, damit die Gruppe eine alternative Mobilitätsform nutzt (und dazu auf das Auto verzichten würde)?
<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Verengung der Fahrpläne durch eigene Taktung (von 15min auf 10min und 5min)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Verbindungen durch den nachts</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Mitfahrgelegenheit über private Anbieter</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Gemeinschaftliche Nutzung von E-Fahrern - Kunden, mehr Fahrer</p>	<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Dichte Verbindungen, keine 15min Taktung</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">schrägere Verbindungen, direkt aus in Gebirgsregion</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">„Eckler“ Zug von Kandertaler Bahnhof aus</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Bekanntung Kundenbedürfnisse</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Gestaltung</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Hilfsleistungen, mehr Busse, mehr E-Fahrer - Kunden</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Ride-pooling</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Verbindung zwischen Kunden - E-Fahrern - Kunden</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Verknüpfung der bestehenden Buslinien</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Frühere Verbindungen</p>	<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Plattform für Mitfahrgelegenheiten (Dienstag)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Carsharing mit Mitfahrgelegenheiten (speziell an bestimmten Orten, wo Kunden für kurze Strecken sind)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Plattform, welche geographisch überlappend ist</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Co-Working spaces mit Teil, weniger Pendler, mehr</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Personen/Arbeitsplätze für kurzstrecke</p>	<p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">S-Bahn Linie Kandertal - Bad Mergentheim</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">neue Verbindung</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Rückzug genau so breit wie Verkehrszone</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Rückzug ohne Haltepunkt - direkter Zug</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">ÖPNV Taktung 1/2 Stunden</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Planung (Dienstag)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Bisher keine Station (Dienstag)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Kauf von neuen Bussen</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Bisher keine Station (Dienstag)</p> <p style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">weitere Kraftfahrzeuge</p>

Workshop 1: Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungen
21. Oktober 2022 | Arbeitsphase 2



Steckbriefe Mobilitätsformen



Carsharing mit Sammelstellplätzen für Autos (stationsbasiert)



Wie funktioniert das Konzept?

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.

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 Reinigung und Wartung der Fahrzeuge.

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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Privates Unternehmen
Voraussetzungen:	Führerschein, Mitgliedschaft beim Anbieter
Kostenstruktur:	Monatsgebühr sowie Bezahlung nach Zeit und Kilometer während der Nutzung (i.d.R. inkl. Sprit) Deutlich günstiger als Leihwagen. Bis 10.000 / 15.000 km Jahresfahrleistung günstiger als ein eigener PKW.

Was kann das?

Carsharing kann Fahrten abdecken, für die ein eigenes Auto nicht verfügbar oder geeignet ist.

Alltagsbeispiele:

- Das Familienauto ist aufgrund einer Dienstreise nicht verfügbar. Man möchte den Wocheneinkauf trotzdem wie gewohnt mit dem Auto machen. Ein Auto mit ausreichend Laderaum wird für die voraussichtliche Dauer inklusive Puffer gebucht. Man geht zur Station, fährt zum Einkaufen, bringt die Einkäufe nach Hause und stellt das Auto danach wieder an der Station ab.
- Ein Pokalspiel einer Jugendfußballmannschaft ist an einem Mittwoch um 18:00 Uhr angesetzt. Abfahrt ist darum schon um 16:00 Uhr und es stehen nicht genug „Elterntaxis“ zur Verfügung. Um alle Kinder transportieren zu können, wird ein 9-Sitzer gebucht.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Carsharing mit flexiblem Rückgabeort (Freefloat)



Wie funktioniert das Konzept?

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 Bediengebiet sein. Auf diese Weise kann ein Fahrzeug für eine einfache Fahrt genutzt werden. Eine Reservierung ist nicht oder nur kurz vor Fahrtbeginn 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.

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 Benutzer gibt.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Privates Unternehmen
Voraussetzungen:	Führerschein, Mitgliedschaft beim Anbieter (i.d.R. mit Kautions)
Kostenstruktur:	Monatsgebühr sowie Bezahlung nach Zeit und Kilometer während der Nutzung (i.d.R. inkl. Sprit) Die Kosten liegen höher als beim stationsbasierten Carsharing (oberhalb eines Bustickets und unterhalb einer Taxifahrt).

Was kann das?

Freefloat-Carsharing kann spontane Fahrten abdecken oder Fahrten, bei denen eine Rückfahrt zu einem anderen Zeitpunkt oder mit einem anderen Verkehrsmittel erfolgt.

Alltagsbeispiele:

- Man fährt mit dem Fahrrad zur Arbeit. Beim Arbeitsende regnet es aus Kübeln und man wollte auf dem Weg noch etwas erledigen. Darum nutzt man nicht den Bus, sondern das Carsharing Auto. Am nächsten Morgen fährt man dann ausnahmsweise mit dem Bus zur Arbeit und nutzt dann wieder das dort stehen gebliebene Rad für die Rückfahrt.
- Dem Sohn der Familie ist im Nachbarort der letzte Bus vor der Nase weggefahren. Das eigene Auto ist gerade anderweitig genutzt. Man geht zu einem Fahrzeug, das 200m von der Wohnung entfernt gerade verfügbar ist und holt ihn ab.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 2

Carsharing (Transporter)



Wie funktioniert das Konzept?

Beim stationsbasierten Carsharing von Bussen und Transportern werden verschiedene große Fahrzeugarten angeboten. Die Nutzung ist wie beim stationsbasierten Carsharing. Manchmal ist das Mindestalter höher, z.B. 21 statt 18 Jahre. Auch Tages- und Wochenmieten sind meist möglich.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Privates Unternehmen
Voraussetzungen:	Führerschein, Mitgliedschaft beim Anbieter (i.d.R. mit Kautions)
Kostenstruktur:	Monatsgebühr sowie Bezahlung nach Zeit und Kilometer während der Nutzung (i.d.R. inkl. Sprit) Die Kosten liegen deutlich unterhalb von Leihwagen.

Was kann das?

Carsharing-Transporter können seltenere Transportaufgaben decken. Vorteile sind insbesondere, dass man ein größtmäßig genau passendes Auto wählen kann und „Umbauten“ wie Sitze ausbauen o.ä. am eigenen Fahrzeug nicht notwendig sind.

Alltagsbeispiele:

- Am nächsten Wochenende ist ein Besuch bei IKEA geplant, bei dem auch Anschaffungen mit größerem „Packmaß“ anstehen. Dafür kann an einer Station in der Nähe ein Transporter gebucht werden, so dass alles gleich eingeladen und aufgebaut werden kann, anstatt eine spätere Speditionslieferung abwarten zu müssen.
- Am Samstag sind etliche Säcke mit Grünschnitt angefallen. Man bucht für eine halbe Stunde den Transporter und muss das eigene Auto weder umbauen noch reinigen. Beim geliehenen Transporter ist es mit einem kurzen Ausfegen der Ladefläche getan.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren:

Carsharing Elektro



Wie funktioniert das Konzept?

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. Nach der Buchungsende ist das Fahrzeug noch eine weitere Zeit nicht buchbar, damit das Fahrzeug aufgeladen werden kann. Damit sind die Fahrzeuge länger belegt und darum 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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Privates Unternehmen
Voraussetzungen:	Führerschein, Mitgliedschaft beim Anbieter (i.d.R. mit Kaution)
Kostenstruktur:	Monatsgebühr sowie Bezahlung nach Zeit und Kilometer während der Nutzung Die Kosten liegen höher als beim stationsbasierten Carsharing

Was kann das?

- Die Anwendungsfälle für die Nutzer sind mit dem stationsgebundenen Carsharing identisch. Jedoch ist die Bandbreite verfügbarer Fahrzeugarten geringer. Es gibt oft nur Fahrzeuge im Kleinwagensegment.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 5

Anmerkung auf Post-It: Parkplätze vom E-carsharing an stark genutzten Orten wie Bahnhöfen. So kann man zum Bahnhof schneller hin und zurück kommen.

+unabhängiger von Bus und Wetter

+schneller bei der Arbeit

Mitnutzung privater PKW



Wie funktioniert das Konzept?

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.

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 geblockt werden und steht in der übrigen Zeit den anderen Carsharing-Kunden zur Verfügung. Bei Buchungen erhält der Eigentümer einen prozentualen Umsatzanteil an den Mietkosten.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Carsharing-Unternehmen
Voraussetzungen:	Nutzer müssen Mitglied beim Carsharing sein
Kostenstruktur:	Das Angebot wird in das „normale“ Carsharing-Angebot integriert

Was kann das?

Alltagsbeispiele für Nutzer:

- Die Anwendungsfälle für die Nutzer sind mit dem stationsgebundenen Carsharing identisch.

Alltagsbeispiele für Besitzer:

- Das private Fahrzeug wird zum beruflichen Pendeln genutzt und steht tagsüber am Arbeitsplatz
- Ein Kleinbus eines Gewerbebetriebs wird nur an Werktagen genutzt
- Der Kleintransporter einer Gemeindeverwaltung wird am Wochenende in der Regel nicht benötigt.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Leihfahrräder (Standard/Elektro)



Wie funktioniert das Konzept?

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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Private Unternehmen (Oft im Auftrag von Gemeinden / Verkehrsverbänden)
Voraussetzungen:	Smartphone, Kreditkarte (und darum über 18 Jahre)
Kostenstruktur:	In der Regel keine Monatsgebühr oder Kautions. Ein Weg in typischer Raddistanz ca. 1-2 Euro, Tagesmiete 10 – 15 Euro

Was kann das?

Wie beim Carsharing nutzen viele lokale Verleihsysteme für Fahrräder die gleiche Buchungsplattform. So kann meist nicht nur vor Ort, sondern in vielen weiteren Städten und Gemeinden ein Fahrrad geliehen werden.

Alltagsbeispiele:

- Man fährt mit dem Öffentlichen Verkehr nach Freiburg und nutzt dort für die Weiterfahrt zum Ziel nicht die Tram, sondern das Leihfahrrad, mit dem man direkt bis zu Zieladresse radeln kann.
- Man fährt mit dem Bus zur Arbeit, möchte aber auf dem Rückweg noch kurz zum Drogeriemarkt einkaufen gehen. Dafür ist das Fahrrad praktischer, da man direkt zum Markt fahren kann, während die Bushaltestelle etwas entfernt liegt.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 3

Leihfahrräder (Lastenräder)



Wie funktioniert das Konzept?

Inzwischen bieten viele Fahrradleihsysteme auch Lastenräder an. Diese gibt es ebenso als „normale“ und als elektro-Räder mit Unterstützung von einem elektrischen Motor.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Private Unternehmen (Oft im Auftrag von Gemeinden / Verkehrsverbänden)
Voraussetzungen:	Smartphone, Kreditkarte (und darum über 18 Jahre)
Kostenstruktur:	Die Kosten für die Ausleihe sind etwas höher als bei den normalen Fahrrädern, aber deutlich unterhalb der Kosten für ein Auto beim carsharing.

Was kann das?

Die Anwendungsfälle gleichen dem normalen Leihfahrrad.

Ein wesentlicher Vorteil ist, dass mit dem geliehenen Lastenrad auch größere bzw. schwerere Dinge transportiert werden können und das auch dort, wo man mit einem Auto schlecht hinkommt (z.B. Innenstädte / Ortskerne).

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren:

Elektro Roller



Wie funktioniert das Konzept?

Leihroller werden von privaten Unternehmen innerhalb eines festgesetzten Bereichs im Straßenraum bereitgestellt.

Das Ausleihen erfolgt mit einer Handy-App.

Die Roller können nach der Nutzung im Straßenraum abgestellt werden.

Das Laden und Verteilen der Roller organisieren die Leihunternehmen durch kleinere Unternehmer vor Ort.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Meist private Unternehmen
Voraussetzungen:	Smartphone, Kreditkarte (und darum über 18 Jahre)
Kostenstruktur:	In der Regel Bezahlung nach genutzten Minuten. Die Kosten liegen deutlich höher als beim Leihfahrrad.

Was kann das?

Wie beim Carsharing auch nutzen viele lokale Verleihsysteme für Elektro-Roller die gleiche Buchungsplattform. So kann meist nicht nur vor Ort sondern in vielen weiteren Städten und Gemeinden ein Fahrrad geliehen werden.

Alltagsbeispiele:

- Man möchte für einen Besuch bei Bekannten von einem Stadtteil in den nächsten und der Bus würde einen Umweg über die Ortsmitte fahren. Zu Fuß ist der Weg zu mühsam, darum nutzt man den E-Roller.
- Der Weg von der Haltestelle zum Arbeitsplatz ist zu Fuß heute wegen eines kurzfristigen Termins zu lang, mit dem E-Roller ist man in kurzer Zeit vor Ort.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Moderner Rufbus („Ridepooling“)



Wie funktioniert das Konzept?

Beim so genannten Ridepooling handelt es sich um eine Personenbeförderung, die aus Nutzersicht eine Mischung zwischen Bus und Taxi sind.

Es gibt keine festen Linien, keine festen Haltepunkte und keine Fahrpläne. Die Nutzer können einen Fahrtwunsch („von A nach B“) meist mit einer Handy-App äußern.

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.

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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Private Unternehmen (eigenwirtschaftlich oder in ÖV integriert)
Voraussetzungen:	Smartphone & meist eine Kreditkarte (es gibt auch Systeme mit Barzahlung)
Kostenstruktur:	Meist teurer als ÖV aber billiger als Taxi (z.B. Mobilisk in Basel ÖV Tarif + 5 CHF Aufpreis).

Alltagsbeispiele

- In einem kleineren Ort besteht am Wochenende keine Busanbindung. Man nutzt das Ridesharing-Angebot, um von zuhause zur Stadtbahn zu fahren.
- Ein Pärchen geht am Wochenende in die Disko. Für den Hinweg kann es den ÖV nutzen. Nachts möchte das Pärchen nicht auf den ersten Bus warten, sondern früher nach Hause. Es ruft für den Heimweg ein Ridesharing-Fahrzeug.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 9

Bürgerbus



Wie funktioniert das Konzept?

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 Zuschüssen.

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 (z.B. Senioren, Diskogänger, Kindergartenkinder, ...). Bürgerbusse können im normalen Linienbetrieb mit Taktfahrplan, als Nachtbusse zu bestimmten Zeiten oder auch als Rufbusse auf telefonische Anforderung verkehren.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Vereine (Ehrenamt)
Voraussetzungen:	Keine
Kostenstruktur:	Meist ähnlich der Kosten im regulären ÖPNV

Was kann das?

- Das Angebot gleicht einem Bus: Man kommt beispielsweise am Bahnhof an und dort wartet ein Bürgerbus. Dieser fährt kurz später in den abseits der Bahnstrecke liegenden Ortsteil, in dem man wohnt. Dort bedient der Bus drei Haltestellen und fährt zurück zum Bahnhof.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 3

Überschrift Mobilitätslösung



Wie funktioniert das Konzept?

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 Mitfahrenden 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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Derzeit Pilot- und Forschungsprojekte
Voraussetzungen:	Smartphone, Kreditkarte
Kostenstruktur:	Meist in ÖV-Tarif integriert

Was kann das?

- Bei Linienbetrieb im Taktfahrplan ähnelt das Angebot dem Bürgerbus
- Bei Betrieb auf Abruf gleicht das Angebot dem Rufbus („Ridepooling“)

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 5

Mitfahrportale



Wie funktioniert das Konzept?

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 richten. Bei Letzteren gibt es manchmal als Anreiz besondere Parkplätze für Menschen, die Mitfahrer mitnehmen.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Private Unternehmen
Voraussetzungen:	Smartphone
Kostenstruktur:	5 bis 7 Euro pro 100 km

Alltagsbeispiele:

- Beim Pendeln zur Arbeit fährt man nur noch jeden zweiten Tag mit dem eigenen Auto und nimmt Kollegen mit, die in der gleichen Schicht arbeiten. An den anderen Tagen wird man dann von diesen Kollegen in deren Auto mitgenommen.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren:

Ehrenamtliche Fahrdienste



Wie funktioniert das Konzept?

Der ehrenamtliche Fahrdienst richtet sich in erster Linie an Senioren und erleichtert Alltagswege wie Einkäufe, Arztbesuche oder Behördengänge. Ehrenamtliche Fahrer befördern ihre Mitbürger in einem festgelegten Bereich von A nach B.

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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Vereine
Voraussetzungen:	Telefon
Kostenstruktur:	0,30 bis 0,50 Euro je km.

Alltagsbeispiele:

- Jemand ohne eigenes Auto möchte einkaufen gehen, kann jedoch die schweren Getränkekisten nicht im Bus transportieren. Durch den Fahrdienst kann die Person ihre Alltagsbesorgungen problemlos vom Einkaufsladen bis vor die eigene Haustür durchführen.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Park & Ride



Wie funktioniert das Konzept?

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+R-Anlagen können unterschiedlich ausgestaltet sein: von unbefestigten Parkplätzen bis hin zu bewachten Parkhäusern mit Echtzeitinformationen zur Abfahrt der Busse und Bahnen.

P+R-Anlagen ermöglichen den Bürgern zumindest einen Teil ihrer Wegstrecke zu ihrem Zielort mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Gemeinde, Verkehrsverbund
Voraussetzungen:	-
Kostenstruktur:	Kostenlos, in ÖV-Tarif integriert oder geringe Tagesgebühr (2 bis 5 Euro). Manchmal auch Monats- und Jahresmiete möglich.

Alltagsbeispiele:

- Das tägliche Pendeln in die nächste Großstadt: Man nutzt erst das eigen Auto bis zur S-Bahn und steigt dann auf die Bahn um.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Bike & Ride



Wie funktioniert das Konzept?

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.

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.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Verkehrsverbund
Voraussetzungen:	Anmietung
Kostenstruktur:	Etwa 10 bis 20 Euro monatlich

Alltagsbeispiele:

- Man nutzt das eigene Fahrrad für den Weg von der Haltestelle zum Ziel oder von zu Hause zur Haltestelle und hat dort eine garantierte, sichere Abstellmöglichkeit für das eigene Fahrrad. Es entfällt außerdem die umständliche Mitnahme des Fahrrads.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 1

Digitale Mobilitäts-Plattformen



Wie funktioniert das Konzept?

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.

Die Nutzer müssen nicht jeweils einzeln bei allen Anbietern Nutzeraccounts anlegen und verwalten. Stattdessen wird dies durch die Plattform erledigt.

Für Fahrtwünsche schlagen die Plattformen in der entsprechenden Handy-App Wegeketten vor. Diese können direkt gebucht werden und werden in der Regel monatlich abgerechnet.

Die digitalen Plattformen schaffen also keine Mobilitätsangebote, sondern erleichtern deren Nutzung und erlauben anbieterübergreifende Wegeketten.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Pilotprojekte, meisten durch Kommunen oder Verkehrsverbände
Voraussetzungen:	Smartphone, Kreditkarte (und darum über 18 Jahre)
Kostenstruktur:	Die einzelnen Mobilitätsangebote jeweils entsprechend ihrer üblichen Kosten, meist mit einem geringen Aufschlag.

Alltagsbeispiele:

- Man möchte für einen Kinoabend in die nächste Großstadt. Über die App bekommt man als Route vorgeschlagen: zu Fuß / mit dem Rad zur Bushaltestelle, mit dem Bus in die Stadt und von dort mit dem an der Haltestelle bereitstehenden Leihfahrrad zum Kino. Mit einem Knopfdruck kann man die Fahrkarte kaufen sowie das Leihfahrrad reservieren.
- Man möchte aus der Stadt heraus einen Besuch bei Verwandten machen, die in einer kleineren Ortschaft mit schlechter Busanbindung leben. Über die App bekommt man als Route vorgeschlagen: mit der Stadtbahn ins nächstgelegene Zentrum, von dort mit einem Carsharing-Auto zum Ziel. Mit einem Knopfdruck kann man sowohl die Fahrkarte kaufen als auch das Carsharing buchen.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 6

Anmerkung auf Post-It:

-Gibt es das nicht bereits? DB-App, Google Maps

-Kombinierbar mit Fahrgemeinschaften?

Fahrradwege



Wie funktioniert das Konzept?

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 Fahrradfahrer, wodurch längere Strecken und mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Der Radwegeausbau kann Erweiterungen und Lückenschlüsse des bestehenden Radwegenetzes, eine Optimierung der bestehenden Radwege oder auch eine klare Beschilderung beinhalten.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Kommunen, Baulastträger der Straßen (Kommune, Kreis, Land, Bund)
Voraussetzungen:	-
Kostenstruktur:	Den Nutzern stehen die Radwege kostenfrei zur Verfügung.

Alltagsbeispiele:

- Das Fahrrad ermöglicht individuelle Mobilität in den typischen Einsatzfeldern wie Pendeln, Erledigungen, Erholung und Freizeit.
- Das Fahrrad kann den ÖV „auf der letzten Meile“ ergänzen (vgl. Bike & Ride)

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 8

Sichere Fußwege



Wie funktioniert das Konzept?

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.

Zudem sind attraktive Fußwege wichtig für die Erreichbarkeit anderer Verkehrsmittel, zum Beispiel Bus- und Bahnhaltstellen. Gute Fußwege können außerdem auch die Ortskerne beleben, da mehr Menschen zu Fuß unterwegs sein können.

Neben baulichen Maßnahmen können auch andere Maßnahmen wie die Begleitung von Kindern zur Schule oder den Kindergarten („Walking Bus“) das zu Fuß Gehen stärken.

Typische Eckdaten

Anbieter:	Kommunen, Bauasträger der Straßen (Kommune, Kreis, Land, Bund)
Voraussetzungen:	-
Kostenstruktur:	Den Nutzern stehen die Fußwege kostenfrei zur Verfügung.

Alltagsbeispiele:

- Die allermeisten Wege beginnen und enden mit einer Teilstrecke, die gelaufen werden muss: Von der Haustür zur Bushaltestelle und von der Bushaltestelle in den Betrieb
- Im Nahbereich ist das zu Fuß gehen oft das einfachste und schnellste Verkehrsmittel, wenn Autos weiter weg geparkt werden müssen oder viel Verkehr das Autofahren ausbremst.

Ich möchte dazu im Workshop II mehr erfahren: 3