

PROJEKT LANDMOBIL

Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Februar 2024



Vorwort

Gemeinsam mit den Pilotkommunen Engstingen und Münsingen hatte der Landkreis Reutlingen im Rahmen des LandMobil-Projektes (offiziell: Integriertes Mobilitätskonzept zur Sicherung der Anschlussmobilität im ländlichen Raum, kurz: IMSA) 2,5 Jahre die Möglichkeit, neue und innovative Ideen für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu erproben.

Ein besonderer Dank gilt den beiden überaus engagierten Pilotkommunen Engstingen und Münsingen, die bereit waren sich auf dieses Modellprojekt einzulassen. Durch ihr unermüdliches Engagement und ihren tatkräftigen Einsatz im Rahmen des Modellprojektes konnten gemeinsam neue Mobilitätsangebote getestet und wertvolle Erfahrungen gesammelt werden.

Im Rahmen des LandMobil-Projektes wurden verschiedene Teilprojekte mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten umgesetzt. Es wurden zunächst E-Bikes, später E-Scooter in den Modellkommunen etabliert. Als zweiter Schritt wurde ein rein elektrisch betriebenes Carsharing-System eingerichtet, das zwischenzeitlich auch auf weitere Kommunen ausgeweitet wurde und noch weiter ausgebaut wird. Begleitend wurde mit einer intermodalen Routingplattform inklusive Mitfahrnetzwerk unter dem Namen „landstadtmobil“ die Möglichkeit für eine nachhaltige Planung der eigenen Wege entwickelt. Mit dem Bau einer überdachten Fahrradabstellanlage und Fahrradboxen wurde in Engstingen an Mobilitätsknotenpunkten die Infrastruktur für Radfahrende verbessert.

All diese Maßnahmen machen in Kombination mit Bus und Bahn die Mobilität im ländlichen Raum einfacher, flexibler und klimaschonender. Dadurch sollen mehr Menschen motiviert werden vom Auto auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen. Diese Handreichung beleuchtet die Erfahrungen, die im Rahmen des Erprobungszeitraums gemacht wurden und fasst die gewonnenen Erkenntnisse in Handlungsempfehlungen zusammen.

Auf diese Weise soll es anderen Kommunen mit ähnlichen Herausforderungen und Rahmenbedingungen erleichtert werden, das Thema ergänzende Mobilitätsangebote selbst anzugehen und von den Erfahrungen aus dem LandMobil-Projekt zu profitieren.

Diese Handlungsempfehlungen richten sich daher besonders an kommunale Entscheidende, sie können allerdings auch für Privatpersonen und Unternehmen hilfreich sein, um Impulse für eine nachhaltige und intermodale Mobilität im ländlichen Raum zu gewinnen.

Ihr Amt für nachhaltige Entwicklung
Landratsamt Reutlingen
Haydnstraße 5-7
72766 Reutlingen

Inhalt

1. PROJEKTÜBERSICHT	4
2. E-BIKESHARING / E-SCOOTERSHARING	6
2.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	6
2.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	8
3. E-CARSHARING	9
3.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	9
3.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	10
4. INFRASTRUKTUR FÜR RADFAHRENDE	11
4.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	11
4.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	12
5. INTERMODALE ROUTING-PLATTFORM / MITFAHRNETZWERK	13
5.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	13
5.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	14
6. KOMMUNIKATION / ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	14
6.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	14
6.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	15
7. KOMMUNALE STRUKTUREN / AKTEURSLANDSCHAFT	16
7.1 Zusammenfassung des Teilprojektes	16
7.2 Handlungsempfehlungen für andere Kommunen.....	17
8. ZUSAMMENFASSUNG DER ERFOLGSFAKTOREN	17
9. ABSCHLUSS UND AUSBLICK	18

1. PROJEKTÜBERSICHT

Das LandMobil-Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, mit einer **Verbesserung der Anschlussmobilität** insbesondere für die erste und letzte Meile zu Mobilitätsknotenpunkten, die Mobilität und Lebensqualität der Menschen im ländlichen Raum im Landkreis Reutlingen zu verbessern. Gleichzeitig soll ein Beitrag zur Sicherung von Teilhabe und Daseinsvorsorge geleistet werden, um ländliche Regionen als attraktive Lebensräume zu erhalten. Das Projekt vernetzt verschiedene Mobilitätsformen miteinander, um durch intermodale Lösungen einen Mehrwert für die Menschen vor Ort zu schaffen. Die Nutzung des ÖPNV soll attraktiviert und vereinfacht werden, so dass die Menschen motiviert werden, auf eine klimaschonende Mobilität umzusteigen. Die Ergebnisse werden in diesen Handlungsempfehlungen für andere Gemeinden aufbereitet, um die Umsetzung ähnlicher Projekte in anderen Kommunen zu erleichtern. Das Projekt hatte eine Laufzeit vom 01.07.2020 bis 30.06.2023 und wurde gefördert durch das **Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft** aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages. Über die Förderung wurden 80% der Kosten abgedeckt, der Eigenanteil von 20% der Gesamtsumme wurde vom Landkreis Reutlingen aufgebracht. Die veranschlagten Projektkosten beliefen sich auf rund 210.000€ (inklusive einer Personalstelle zur Abwicklung des Projektes).

Eine grundlegende **Herausforderung** im ländlichen Raum sind die zum Teil großen **Entfernungen** zu sozialer Infrastruktur, Bushaltestellen und Bahnhöfen. Durch die Kombination der weiten Entfernungen mit einer geringen Bevölkerungsdichte sind Bus- und Bahnverbindungen in enger Taktung oft unwirtschaftlich und mit hohen Kosten verbunden. Eine Stärkung und **Ergänzung der Bus- und Bahnverbindungen** im ländlichen Raum ist daher durch die Kombination mit verschiedenen anderen Mobilitätslösungen nötig (E-Bikes, E-Scooter, E-Carsharing, On-Demand-Verkehre), da jede Angebotsoption verschiedene Vor- und Nachteile bietet und damit für unterschiedliche Situationen geeignet ist. Zudem besteht die Notwendigkeit der **Integration von Sharing-Angeboten in eine Routing-Plattform** zur Steigerung der Bekanntheit und Attraktivität. Die Kombination von Sharing-Angeboten und ÖPNV kann so bezüglich Fahrdauer und Flexibilität realistisch eingeschätzt werden. Die herausfordernde Topographie der Schwäbischen Alb stellt zudem eine weitere spezifische Herausforderung insbesondere für den Radverkehr dar.

Um die beschriebenen Ziele erreichen zu können, wurden im Projekt **folgende Hauptbausteine** umgesetzt:

- ◆ E-Bikesharing
- ◆ E-Scootersharing
- ◆ E-Carsharing
- ◆ Errichtung von Radinfrastruktur
- ◆ Intermodale Routing-Plattform (inkl. Fahrgemeinschaften)
- ◆ Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
- ◆ Kommunale Strukturen und Akteurslandschaft

In Vorbereitung auf die Umsetzung dieser Bausteine wurden die Pilotgemeinden für das Projekt identifiziert. Auf Basis einer in 2020 erstellten Entscheidungsmatrix konnte im Frühjahr 2021 eine Auswahl der beiden Pilotgemeinden für das Vorhaben vorgenommen werden. Die **Stadt Münsingen** (14.698 Einwohner, 14 Stadtteile) sowie die **Gemeinde Engstingen** (5.301 Einwohner, 3 Ortsteile) stellten aufgrund ihrer

Struktur und der Rahmenbedingungen vor Ort ideale Pilotgemeinden dar und erlauben es, die Ergebnisse und Erkenntnisse auf Gemeinden zu übertragen, die ähnliche Voraussetzungen haben. In beiden Modellkommunen bestehen gute ÖPNV-Verbindungen. Dies wurde als eine wichtige Voraussetzung gewertet, um Erkenntnisse zur Anschlussmobilität im intermodalen System gewinnen zu können.

Die grün umrandeten Stadt- und Ortsteile waren Teil des Projektgebietes. Die E-Carsharing-Stationen befinden sich sowohl in Engstingen, als auch in Münsingen in der Kernstadt. Die Nutzung der E-Bikes und E-Scooter ist in allen Ortsteilen möglich. Dabei ist besonders die Topographie beachten, da teilweise große Höhenunterschiede von bis zu 200 Höhenmetern zu überwinden sind.

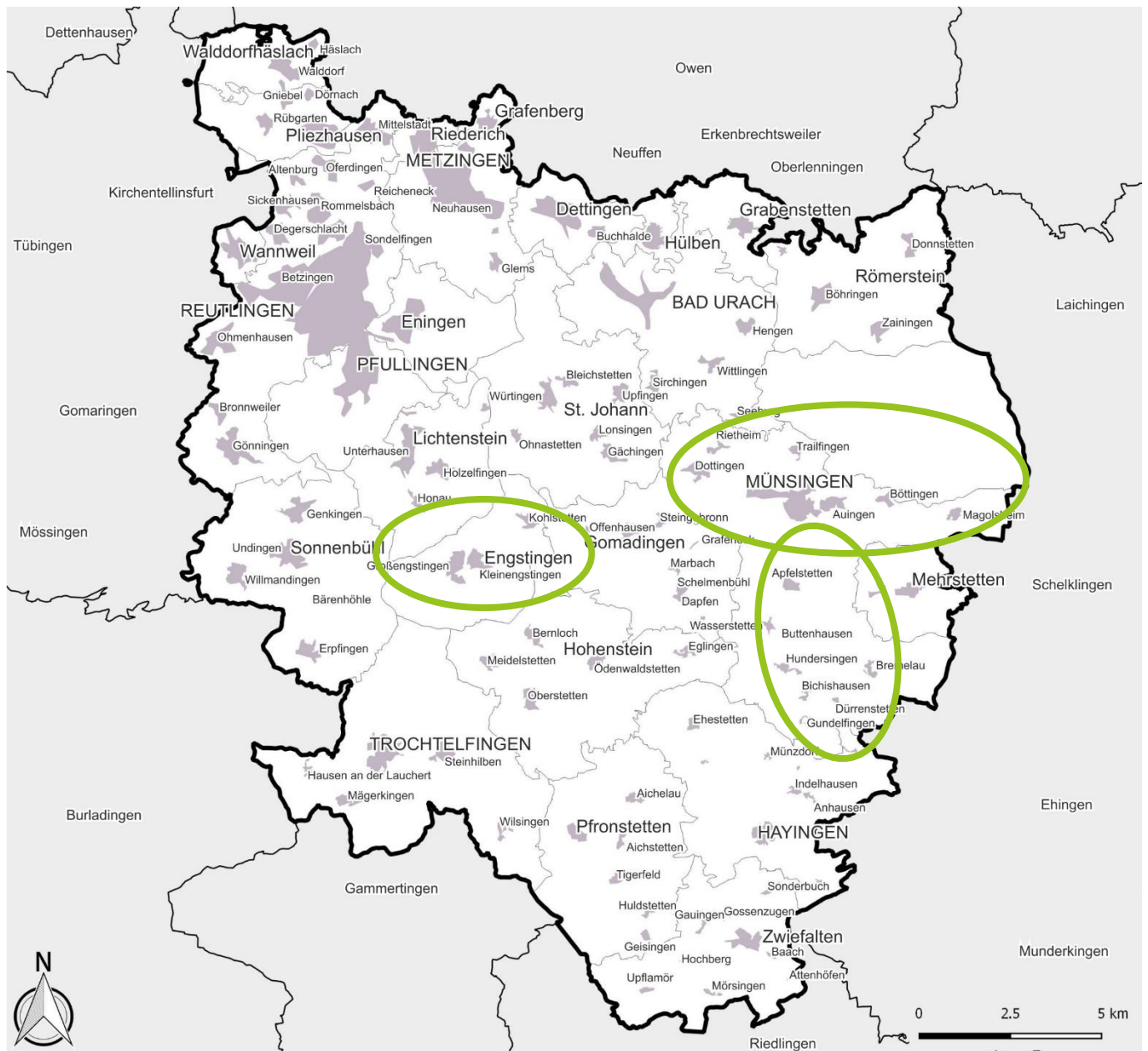


Abbildung 1: Karte des Landkreis Reutlingen mit markiertem Projektgebiet, Quelle: Landkreis Reutlingen.

Erfolgsfaktoren für Sharing-Angebote im ländlichen Raum lassen sich aus gesammelten konkreten Erfahrungen aus Modellprojekten ableiten. Die Zusammenfassung der Ergebnisse und Erkenntnisse aus

dem Vorhaben „Integriertes Mobilitätskonzept zur Sicherung der Anschlussmobilität im ländlichen Raum“ (IMSA), soll daher zur weiteren Ausbreitung flexibler Lösungen für Anschlussmobilität beitragen.

2. E-BIKESHARING / E-SCOOTERSHARING

2.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

E-Bikesharing

Am 09. September 2021 ging das **free-floating E-Bikesharing-System** in beiden Gemeinden an den Start. In **Münsingen** und **Engstingen**, sowohl in den **Ortskernen**, als auch in den **Teilorten**, wurden insgesamt **100 E-Bikes** des Unternehmens TIER Mobility GmbH zur Ausleihe bereitgestellt.

Aufgrund der anspruchsvollen **Topografie** in den Kommunen und der größeren Entfernungen war es unerseres Erachtens unbedingt notwendig, E-Bikes zur Verfügung zu stellen. Es wurde außerdem auf ein free-floating-system gesetzt, um während des Pilotprojekts flexibler auf die Nachfrage in den Stadtteilen zu reagieren und **keine baulichen Investitionen** für feste Abstellanlagen tätigen zu müssen. Zudem sollte so die „letzte Meile“ jeweils individuell vom Startort und bis zum Zielort überbrückt werden können. Im Falle von festen Stationen wäre andernfalls wieder eine „letzte Meile“ von der Leihstation bis zum Zielort entstanden. Ein großer Vorteil für das System und besonders auch für die Fahrten zwischen den Ortsteilen war, dass im Bereich der Pilotkommunen bereits eine sehr **gute Radinfrastruktur** mit **attraktiven Radwegen** und Radabstellmöglichkeiten vorhanden war.

Mittels „**Geofencing**“ (digitale Aktionsbegrenzung von Fahrzeugen auf Basis der Standorte) war es möglich, neben dem allgemeinen Ausleihgebiet auch **Parkverbotszonen** oder **Parkvorrangzonen** zu definieren. In der Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Gemeinden hat sich hierbei bewährt, dass aufgrund der notwendigen Ortskenntnisse die Gemeinden Karten mit Vorschlägen an den Landkreis mit Koordinierungsfunktion sowie den Anbieter direkt weiterleiten. Da sowohl Internet als auch GPS-Empfang notwendig ist, ist die kurzfristige Lösung angewandt worden, **Funklöcher** aus der Bedienregion zu nehmen. **Gut-schriften** als Anreize für planerisch präferierte Stellflächen haben sich ebenso wie Parkverbotszonen bewährt. Die **Achsennutzung** findet in beide Richtungen statt, sodass die Rückführungen durch den Anbieter nicht in hohem Maß durchzuführen waren.

Es stellte sich heraus, dass es **nahezu keinen Diebstahl oder Vandalismus** an den Fahrzeugen gab. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass im ländlichen Raum die soziale Kontrolle innerhalb der Nachbarschaften teilweise ausgeprägter ist, als dies in großen Städten der Fall ist.

Das **Preisniveau** für die Ausleihen wird zwar als angemessen eingeschätzt, allerdings muss gegenüber den Nutzenden gut kommuniziert werden, für welches Nutzungsverhalten sich welche Tarife am besten eignen. Der Projekterfahrung nach sollte auf eine stärkere Bewerbung der **Flatrate-Tarife** gesetzt werden, durch die die Entsperrkosten von jeweils 1,00 -1,20€ eingespart werden können oder die eine fest definierte Anzahl von Freiminuten enthalten. Diese Pakete eignen sich besonders für Vielfahrende, während die Einzelfahrten für Gelegenheitsfahrende von Vorteil sind.

Ein großer Vorteil war, dass **Chancen** und **Teilrisiken** zwischen Landkreis und Anbieter aufgeteilt wurden. Vorteile boten sich für den Anbieter durch die Erprobung im ländlichen Raum und den Landkreis durch die Nutzung innovativer Maßnahmen zur Veränderung in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätverhaltens. Die Risiken bestanden hauptsächlich in Form einer zu geringen Nutzung und den damit einhergehenden finanziellen Verlusten.

Trotz intensiver Bemühungen aller Beteiligten konnte für die E-Bikes keine für den Anbieter wirtschaftlich tragfähige **Auslastung** erreicht werden. Dies ist auf mehrere Faktoren zurück zu führen. Zu Beginn hatten

die E-Bikes mit technischen Schwierigkeiten bzgl. der Antriebsunterstützung am Berg zu kämpfen, im Anschluss sind Probleme im Betrieb aufgetreten und außerdem war die Netzabdeckung nicht an allen Stellen des Geschäftsgebietes ausreichend, so dass hier keine Nutzung möglich war. Von den BürgerInnen vor Ort wurde rückgemeldet, dass viele Menschen bereits ein eigenes E-Bike besitzen und zudem die Sharing-E-Bikes zu schwer und unhandlich für eine angenehme Nutzung sind. Daraufhin wurden im Oktober und November 2022 **E-Scooter** erprobt, die im Folgenden beschrieben werden.

E-Scootersharing

Auf Basis der Erfahrungen mit dem E-Bikesharing, Rücksprachen mit den Nutzenden vor Ort sowie einer Auswertung der Nutzungszahlen wurde das E-Bikesharing in den Monaten Oktober und November 2022 durch die **Bereitstellung von E-Scootern** ergänzt. Ziel war herauszufinden, wie hoch die Nutzung der E-Scooter ausfällt und ob dies ein Standbein für ein auf Dauer wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell sein kann.

Die Auswertung der Nutzungszahlen hat gezeigt, dass die E-Scooter eine **wesentlich intensivere Nutzung** aufweisen als die E-Bikes und damit mehr Einnahmen generieren, die dem Betrieb des Gesamtsystems zugutekommen. Diese Erkenntnis war für eine weitere Ausgestaltung eines free-floating-Angebots für die erste und letzte Meile besonders entscheidend.

Nach einer witterungsbedingten Winterpause hatten diese Erkenntnisse zur Folge, dass der Wiedereinstieg im April 2023 mit einer **reinen E-Scooter-Flotte** ohne E-Bikes erfolgte. Zudem erfolgte ein Wechsel vom Anbieter TIER zur Firma Lime. Durch diesen Wechsel und das günstigere Angebot der Firma Lime war es möglich, das Angebot ohne Unterstützung durch Fördermittel weiterzuführen und außerdem auf weitere Gemeinden im Landkreis Reutlingen **auszuweiten**. Die Testphase der E-Scooter-Flotte von Lime ist zunächst bis Herbst 2023 befristet und wird anschließend evaluiert. Danach wird geprüft ob sich die Flotte wirtschaftlich trägt bzw. wie ein Weiterbetrieb realisiert werden kann.



Abbildung 2: Pressetermin zum Start der E-Bikes der Firma TIER im September 2021, Quelle: Landkreis Reutlingen.



Abbildung 3: E-Scooter der Firma Lime im Landkreis Reutlingen, Quelle: Landkreis Reutlingen.

2.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Free-Floating-Angebote für höhere Flexibilität:** Der Verzicht auf Investitionen in feste Stationen ermöglicht ein flexibles Reagieren auf sich räumlich verändernde Nachfrage. Zudem wird tatsächlich die „erste und letzte Meile“ bis zum Zielort überbrückt, das macht die Nutzung wesentlich attraktiver.
- **Ausweisung von Parkverbotszonen und Parkvorrangzonen:** Beides eignet sich, um die Flächeninanspruchnahme zu steuern, den Betrieb zu vereinfachen und Konflikten vorzubeugen. Viele der Konflikte, die in Großstädten aufgrund von stark begrenzt zur Verfügung stehender Fläche entstehen, sind im ländlichen Raum deutlich entschärft, weil wesentlich mehr öffentlicher Raum zur Verfügung steht. Dennoch sollten die Flächen gut geplant und regelmäßig angepasst werden (sofern notwendig).
- **Erprobungszeitraum und Saisonstart passend planen:** Es wird ein Erprobungszeitraum von mindestens zwei Jahren benötigt, um ein neues Verkehrsangebot zu etablieren. Bei E-Bikes und E-Scootern ist ein Beginn im Frühling empfehlenswert, so dass das Angebot eine komplette Saison genutzt werden kann, in der sich die Menschen an ein neues System gewöhnen und es ausprobieren können. Begleitend muss eine intensive Bewerbung stattfinden.
- **Geteiltes Risiko im Pilotbetrieb der Angebote:** Das finanzielle Risiko sollte sich auf Kommunen und Betreiber verteilen. Dies kann durch entsprechende Ausschreibungsverfahren und Verträge festgehalten werden. Zu Beginn empfiehlt es sich im ländlichen Raum auf Sondernutzungsgebühren oder andere Gebühren zu verzichten, damit sich das Angebot etablieren und zu einem profitablen Betrieb entwickeln kann.
- **Flexibilität beim Preissystem:** Sowohl für Gelegenheitsfahrende als auch für Vielnutzende sollten passende Tarifoptionen bereitstehen, damit eine preislich attraktive Nutzung möglich ist.
- **Winterbetrieb:** Bei schnee- und eisreichen Wintern bietet es sich an, die Anzahl der Fahrzeuge zu reduzieren. Auf diese Weise werden die Kosten im Rahmen gehalten und gleichzeitig werden die Sharing-Fahrzeuge als verlässliche Mobilitätsoption auch im Winter angeboten. Ausnahmen gelten bei großen Schneemassen oder Glatteis: Hier empfiehlt sich eine kurzfristige Kommunikation zwischen Kommune und Anbieter, so dass die Fahrzeuge eingesammelt oder deaktiviert werden können. Ist ein Lager direkt vor Ort, ist ein solches Vorgehen leichter umsetzbar.
- **Keine Angst vor E-Scootern im ländlichen Raum:** Zu Projektbeginn wurde angenommen, dass E-Scooter aufgrund des schlechteren Images weniger genutzt werden würden als E-Bikes. Die Projektergebnisse haben gezeigt, dass das Gegenteil der Fall ist. Die E-Scooter werden als leichter, einfacher zu handhaben und flexibler beschrieben. Dieses Image muss durch regelmäßige Wartung und einen geregelten Betrieb aufrecht erhalten werden.
- **Klare Aufgabenverteilung:** Über freiwillige Selbstverpflichtungserklärungen, Verträge oder Sondernutzungserlaubnisse kann gesteuert werden, welcher Akteur welche Aufgaben übernimmt und Fristen definiert werden, innerhalb derer Anfragen bearbeitet werden.
- **Auf ausreichende Motorisierung achten:** Besonders in Regionen mit teilweise herausfordernder Topografie ist eine ausreichende Leistung der E-Scooter unabdingbar. Nur auf diese Weise können Steigungen zufriedenstellend bewältigt werden.
- **Altersgrenzen zur Nutzung beachten:** Im Rahmen des LandMobil-Projektes waren die E-Scooter erst ab 18 Jahren ausleihbar (aufgrund der Nutzungsbedingungen der Anbieter). Gleichzeitig

gab es großes Interesse besonders bei 14-17-jährigen. Um dieser Zielgruppe ebenfalls eine Nutzung zu ermöglichen, sollte eine entsprechende Lösung gemeinsam mit dem gewählten Anbieter entwickelt werden.

- **Algorithmen für den ländlichen Raum anpassen:** Algorithmen, die über eine angemessene Anzahl an Fahrzeugen sowie die präferierten Aufstellflächen entscheiden, müssen für die Anwendung im ländlichen Raum angepasst werden, da sie andernfalls nicht optimal funktionieren können. Dabei ist besonders lokales Expertenwissen einzubinden.

3. E-CARSHARING

3.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

Im Jahr 2022 konnten die beiden geplanten Standorte des E-Carsharing-Modells erfolgreich eröffnet werden: Im Juli 2022 ging die Station in Münsingen als erste Station im Landkreis Reutlingen in Betrieb, im Dezember folgte dann der Standort in Engstingen. Beide Stationen sind an weiterführende ÖPNV-Verbindungen angeschlossen und bieten so die ideale Möglichkeit für Umstiege und die **Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln**. Mit diesem Start des E-Carsharing-Angebots ging eine intensive **Vorbereitung** im Vorfeld sowie eine umfassende **Bewerbung** der neuen Mobilitätsoption einher.

Das gewählte Modell des reinen E-Carsharings ist eine Zusammenarbeit mit dem Anbieter deer, einer Tochterfirma der Energie Calw, die wiederum eng mit der Stadt Calw verwoben ist. Von großem Vorteil ist in diesem Modell, dass **One-Way-Fahrten** zu allen Stationen des Anbieters möglich sind. In Baden-Württemberg gibt es aktuell ca. 200 Standorte, die als Start- und Zielpunkte genutzt werden können. Der Ausbau läuft kontinuierlich, so dass weitere Stationen hinzukommen werden. Zum Projektende des LandMobil-Projektes war das Netz im Landkreis Reutlingen bereits auf sechs Stationen angewachsen. Durch die Option, **kostenlos an den Ladesäulen von deer zu laden**, fallen für Nutzende keine zusätzlichen Kosten an und die Nutzung wird preislich noch attraktiver. Verschiedene Tarife für einzelne Stunden, ganze Tage, Wochenenden oder Fahrten zu Flughäfen (Stuttgart, Baden-Baden, Frankfurt) bieten für jede Situation die passende Lösung. Die Flughafenlösung kann insbesondere in der Urlaubszeit intensiv beworben werden. Zudem wird durch Carsharing an Flughäfen der notwendige Platz für parkende Autos verringert. Die E-Carsharing-Fahrzeuge in Münsingen und Engstingen wurden mit den Logos der Kommunen beklebt, um die **Identifikation** der Menschen mit dem Angebot zu fördern.

Der Landkreis Reutlingen hat die Firma deer 2021 in den Bürgermeistersprengel des Landkreises eingeladen, um ihr Angebot allen BürgermeisterInnen vorzustellen und den Ausbau des Angebots zu fördern. Es wurde bewusst eine Umsetzung durch einen **gewerblichen Anbieter** gewählt. Ein Carsharing-Modell auf Basis eines rein ehrenamtlichen Betriebs wurde ausgeschlossen, da die Verstetigung aufgrund der erheblichen Auslastung aktiver EhrenamtlerInnen im Landkreis als schwierig eingeschätzt wurde. Dies hat letztendlich erhebliche Vorteile mit sich gebracht. Die **Weiterführung** des E-Carsharing-Angebots ist für die nächsten Jahre bereits **gesichert**, da ein Geschäftsmodell etabliert werden konnte, das von den Gemeinden getragen werden kann. Das Geschäftsmodell sieht vor, dass das E-Carsharing durch die Einnahmen aus der Nutzung in Kombination mit dem an der Ladesäule verkauften **Ökostrom** an andere Nutzende finanziert wird. Die Gemeinden zahlen lediglich einen mittleren dreistelligen Betrag pro Jahr für die Wartung der Ladesäule. Somit konnte ein für den ländlichen Raum zugeschnittenes Geschäftsmodell erfolgreich erprobt werden. Insgesamt wurden die beiden Fahrzeuge in Münsingen und Engstingen bis zum Ende der Projektlaufzeit am 30.06.2023 rund 250 Mal entliehen und die Menschen identifizieren sich mit den Autos aus ihrem Ort.

Eine potentielle Weiterentwicklung des Angebots besteht in der Ergänzung der Flotte durch unterschiedliche Fahrzeugtypen (z.B. Transporter oder 9-Sitzer) sowie im Fahrzeuge mit Anhängerkupplung oder

Fahrradträger. Auf diese Weise können noch mehr Nutzungszwecke abgedeckt und damit eine noch größere Zielgruppe erreicht werden.



Abbildung 4: Einweihung des E-Carsharings in Engstingen am Mobilitätsknotenpunkt „Marktplatz Großengstingen“, Quelle: Landkreis Reutlingen.

Abbildung 5: Einweihung des E-Carsharing am Bahnhof Münsingen mit Darstellung eines E-Bikes der Firma TIER, Quelle: Landkreis Reutlingen.

3.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Fokus auf E-Carsharing:** Durch die Schaffung eines E-Carsharings wird BürgerInnen eine umweltfreundliche Mobilitätsoption angeboten. Gleichzeitig wird durch den zweiten Ladepunkt öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum geschaffen. Außerdem wird die öffentliche Verwaltung ihrer Vorbildfunktion gerecht und macht E-Mobilität für BürgerInnen niedrigschwellig erlebbar. So können ggfs. vorhandene Berührungsängste mit Elektrofahrzeugen abgebaut und niederschwellige Testmöglichkeiten geschaffen werden.
- **Flexibilität ermöglichen:** Ein großer Vorteil des gewählten E-Carsharing-Modells besteht darin, dass die Fahrzeuge an jeder deer-Station wieder zurück gegeben werden können. Auf diese Weise entsteht ein stationsgebundenes free-floating-System, welches One-Way-Fahrten zwischen den Stationen ermöglicht und damit den ÖPNV optimal ergänzt. Zudem werden die Fahrzeuge lediglich bei Benutzung bezahlt - es entstehen keine monatlichen Kosten für Grundgebühren, Mitgliederbeiträge oder Ähnliches.
- **Ausreichend Zeit für den Aufbau der Ladeinfrastruktur einplanen:** Der Aufbau der Ladeinfrastruktur inklusive der Errichtung des Netzanschlusses und der Ausstattung der Ladesäule mit einem Zähler des Netzbetreibers nehmen einige Wochen Zeit in Anspruch, die bei der Zeitplanung zur Einrichtung eines E-Carsharings unbedingt bedacht werden sollten.
- **Einbettung ins Klimaschutzmanagement:** Der Fokus auf E-Mobilität bietet die Möglichkeit der Vernetzung mit Klimaschutzaktivitäten. Durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit und die Möglichkeit für BürgerInnen E-Fahrzeuge zu testen, wird zum Abbau von Vorurteilen gegenüber E-Fahrzeugen beigetragen und der Ausbau der E-Mobilität gefördert, um die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu senken.
- **Finanzierung des Angebotsaufbaus:** Bei diesem Teilprojekt hat sich die Kombination von Anstoßfinanzierung für die Einführung des E-Carsharings über Förderprogramme und eine anschließende langfristige Verstetigung mit Mitteln des kommunalen Haushalts als gangbarer Weg erwiesen. Förderprogramme für den Aufbau von Ladeinfrastruktur oder nachhaltigen Mobilitätslösungen sind immer wieder sowohl auf Landes-, als auch auf Bundesebene zu finden.
- **Unterstützung durch die Beauftragte für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur:** Das Landratsamt Reutlingen hat sich erfolgreich im Rahmen der Personalstellenförderung für nachhaltige

Mobilität des Landes Baden-Württemberg beworben und hat eine Stelle für diese Aufgabe geschaffen. Die Beauftragte für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur unterstützt sowohl die Kreisgemeinden, als auch Privatpersonen und Unternehmen bei der Planung, Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur sowie bei Projekten zu Förderung der Elektromobilität. Darunter fällt auch die Einrichtung eines elektrischen Carsharings, so dass der Landkreis auch nach Ablauf des Projekts die Einrichtung weiterer E-Carsharing-Standorte unterstützen wird.

- **Verortung der E-Carsharing-Station an einem Mobilitätsknotenpunkt mit weiterführenden ÖPNV-Verbindungen:** Auf diese Weise können einfache Umstiege und Kombinationen von verschiedenen Verkehrsmitteln gefördert werden. Auch gute Fahrradabstellinfrastruktur im direkten Umfeld der Carsharing-Station kann dabei unterstützen. Eine Kombination mit Sharing-Angeboten aus dem Bereich der Mikromobilität (E-Bikes, E-Scooter) kann eine gute Erreichbarkeit der E-Carsharing-Station auch aus einigen Kilometern Entfernung sicherstellen.
- **Klare Aufgabenverteilung:** Wie auch bei den E-Scootern ist auch beim E-Carsharing empfehlenswert, dass die Aufgaben zwischen Kommune und Dienstleister klar aufgeteilt sind. Support, Wartung und Kundenservice werden aus einer Hand vom Dienstleister übernommen, so dass KundInnen eine zentrale Anlaufstelle haben.

4. INFRASTRUKTUR FÜR RADFAHRENDE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

Die Fahrradabstellinfrastruktur am **Mobilitätsknotenpunkt in Engstingen** konnte im Juli 2022 in Betrieb genommen werden. Die **überdachte Fahrradabstellanlage** umfasst fünf **Anlehnbügel** und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur **E-Carsharing-Station** in Engstingen sowie zur **Bushaltestelle** „Marktplatz“ in Großengstingen, an der verschiedene Regionalbuslinien ankommen und abfahren. Außerdem wurden vier Rad-Service-Stationen angeschafft, so dass pro Ortsteil je eine Station an einem gut sichtbaren Ort aufgestellt werden kann. Die **Rad-Service-Punkte** sind mit einer Pumpe für die Fahrradreifen sowie Werkzeug ausgestattet, so dass die Wartung und kleine Reparaturen einfach und unkompliziert unterwegs vorgenommen werden können. Damit ist das Fahrrad jederzeit einsatzbereit und es ist keine eigene Ausrüstung erforderlich.

Abschließbare Fahrradboxen für fünf Fahrräder wurden in unmittelbarer Nachbarschaft dazu auf dem Festplatz der Gemeinde Engstingen errichtet, der zeitnah als **Park-and-Ride-Parkplatz** genutzt werden soll und damit der ideale Treffpunkt für Fahrradfahrende ist, die sich für die Weiterfahrt ein Auto als **Fahrgemeinschaft** teilen möchten. Damit die Funktion der Fahrradboxen besser erkennbar ist, wurden diese nachträglich beklebt.

Der Errichtung der Fahrradabstellinfrastruktur ist eine **Ausschreibung** vorausgegangen, in der das wirtschaftlichste Angebote identifiziert wurde. Zudem waren intensive Absprachen mit dem zuständigen Bauamt notwendig, um die vorhandenen **Bauvorschriften** einhalten zu können.

Die Aufwertung des Mobilitätsknotenpunktes mit Infrastruktur für Fahrräder ist deshalb von besonderer Bedeutung, da durch **einfache und unkomplizierte Umstiegsmöglichkeiten** intermodale Mobilität gefördert wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Fahrrad für die erste und letzte Meile bis zum Bus, zur Bahn oder zum E-Carsharing-Fahrzeug genutzt wird steigt, wenn es **attraktive und sichere Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrads** direkt am Umstiegspunkt gibt.



Abbildung 6: Überdachte Fahrradständer am Mobilitätsknotenpunkt Engstingen, Quelle: Landkreis Reutlingen.

Abbildung 7: Ansprechend beklebte Fahrradboxen auf dem Festplatz Engstingen, Quelle: Landkreis Reutlingen.

In Münsingen gab es bereits ausreichende Fahrradabstellinfrastruktur an relevanten Orten, so dass keine zusätzliche Ausstattung mit Fahrradständern oder Fahrradboxen nötig war.

4.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Bauliche Vorschriften im Vorfeld abklären:** Fahrradständer sind in Baden-Württemberg in der Regel verfahrensfrei, dennoch empfiehlt sich im Vorfeld eine frühzeitige Abklärung des rechtlichen Rahmens mit dem zuständigen Bauamt.
- **Rahmenbedingungen vor Ort genau prüfen:** Besonders, wenn eine Überdachung geplant ist, sind Schneelastzonen und Windzonen zwingend zu beachten. Unter Umständen sind spezielle Dächer oder Fundamente notwendig, um die Anlage sicher zu gestalten. Auch dies ist frühzeitig mit dem zuständigen Bauamt zu klären.
- **Sichere und attraktive Gestaltung:** Eine Überdachung sorgt für trockene Fahrräder auch bei Regenwetter, transparente Seitenwände machen den Fahrradständer von allen Seiten einsehbar, eine ausreichende Beleuchtung schafft mehr Sicherheit für die abgestellten Fahrräder.
- **Verortung an einem Mobilitätsknotenpunkt:** Wird attraktive Fahrradabstellinfrastruktur mit Umstiegsmöglichkeiten und anderen Mobilitätsoptionen verknüpft, können Umstiege vereinfacht werden und intermodale Mobilität wird gefördert.
- **Vorbereitend aktiv werden:** Eine Errichtung der Fahrradboxen bereits in Vorbereitung auf den Park+Ride-Parkplatz hat den Vorteil, dass die Boxen mit Inbetriebnahme des P&R-Parkplatzes bereits zur Verfügung stehen und von Beginn an in Kombination mit den Fahrgemeinschaften genutzt werden können. Auf diese Weise können neue Mobilitätsroutinen von Beginn an in Kombination umgesetzt werden.
- **Lademöglichkeiten für E-Bikes mitdenken:** Wenn am geplanten Standort eine Lademöglichkeit für E-Bikes angeboten werden soll, ist frühzeitig zu prüfen, ob ein Stromanschluss möglich ist oder zunächst vorbereitend entsprechende Baumaßnahmen durchgeführt werden müssten. Als autarke Lösung ohne Stromanschluss kommen beispielsweise die sog. „ChargerCubes“ in Frage, die Abstell- und Lademöglichkeit miteinander kombinieren und bereits an zahlreichen Standorten in Baden-Württemberg verfügbar sind. Auch eine Ausstattung mit Photovoltaik ist denkbar, um eine Lademöglichkeit anzubieten. Im Rahmen des LandMobil-Projektes erfolgte wie beschrieben eine Umsetzung von Fahrradabstellinfrastruktur ohne Stromanschluss.

5. INTERMODALE ROUTING-PLATTFORM / MITFAHRNETZWERK

5.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

Zeitgleich mit dem Start des E-Bikesharing-Angebots im September 2021 wurde die neu entwickelte **intermodale Routingplattform „landstadtmobil.de“** in Betrieb genommen. Hier werden die Angebote verschiedener Verkehrsmittel (ÖPNV, Auto, Mitfahrangebote, E-Bikes und E-Scooter) miteinander verknüpft und es wird die beste Route vorgeschlagen. Mitfahrangebote sind dort über eine Verknüpfung mit der Plattform fahrgemeinschaft.de ebenfalls integriert. Wer selbst mit dem Auto unterwegs ist, kann über landstadtmobil die eigene Fahrt als Fahrgemeinschaft einstellen und weitere Personen mitnehmen. Weitere wichtige Informationen, wie beispielsweise Fahrradkarten, Park-and-Ride-Plätze oder Ladeinfrastruktur für E-Autos sind ebenfalls über die Plattform abrufbar. Die intermodale Routingplattform basiert auf einer **OpenSource-Programmierung**, was den Vorteil hat, dass kostengünstig Weiterentwicklungen vorgenommen werden können, von denen alle Nutzenden dieses Systems profitieren. Zum Start der intermodalen Routingplattform wurde das verwendete „stadtnavi“-System lediglich in einer weiteren Kommune in Baden-Württemberg genutzt. Mittlerweile sind bereits vier weitere Anwendungen in Baden-Württemberg und ganz Deutschland hinzugekommen. In einem **Netzwerk** dieser stadtnavi-Instanzen erfolgt ein Austausch, um Verbesserungen gezielt und abgestimmt vornehmen zu können.

Pandemiebedingt hat die intermodale Routingplattform mit integriertem Mitfahrnetz nicht die erhoffte Bekanntheit erlangt und entsprechende Nutzungszahlen generiert u. a. auch, weil aufgrund der Abstandsregelungen während der Pandemie das Mitfahrnetzwerk nicht aktiv beworben werden konnte. Zudem hat sich herauskristallisiert, dass **Berufspendelnde** eine wichtige Zielgruppe sind, die mit ihren Fahrten zur Arbeit ein Grundangebot an Fahrten bereitstellen. Daher wird an der Weiterentwicklung einer **Mitfahrlösung** für den Landkreis Reutlingen im Moment gearbeitet und die intermodale Routingplattform wird nicht weiterbetrieben.

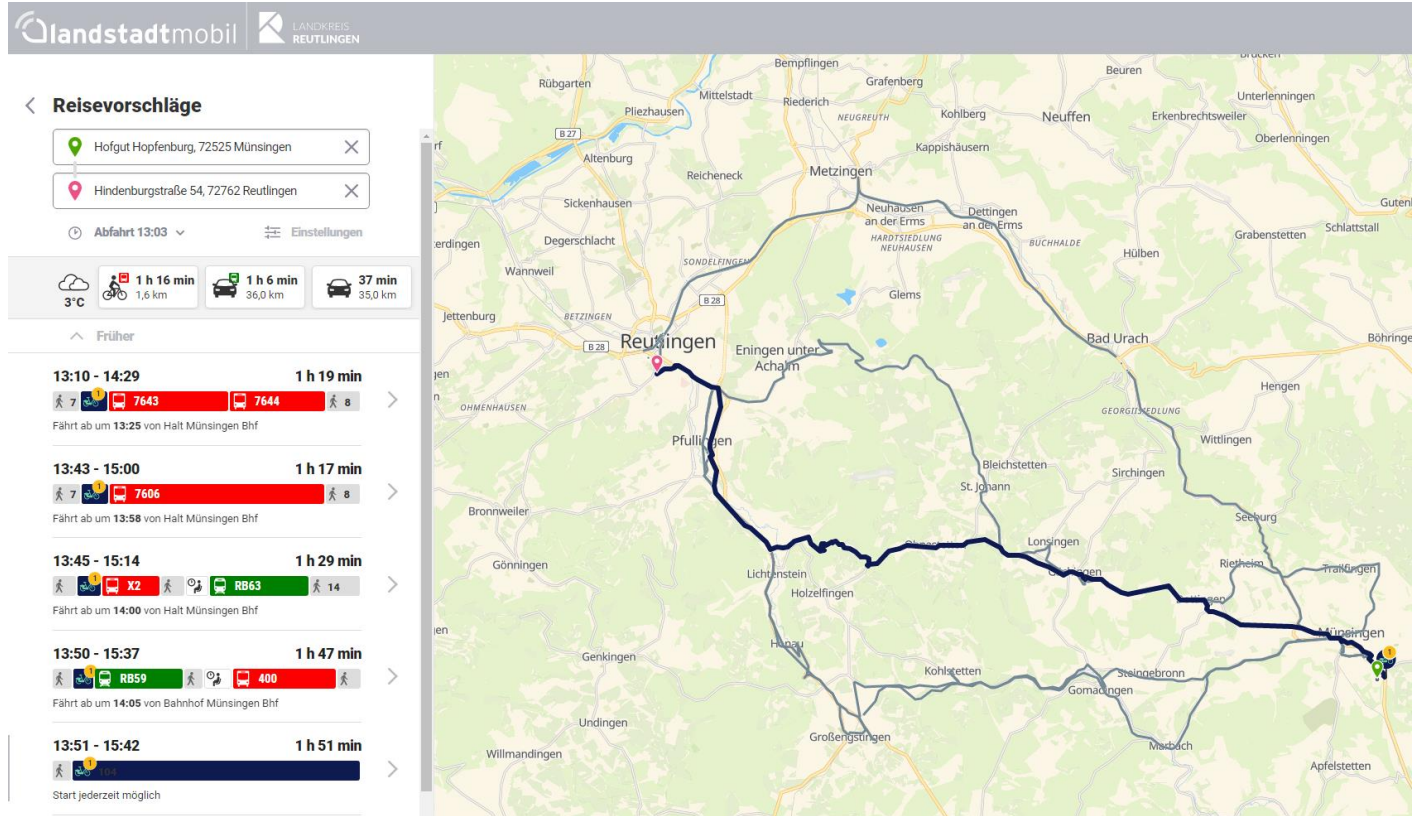


Abbildung 8: Screenshot der Landstadtmobil-Plattform mit Anzeige von intermodalen Routingvorschlägen, Quelle: Landkreis Reutlingen.

5.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Wahl einer OpenSource-Lösung:** Eine OpenSource-Programmierung bringt viele Vorteile mit sich, die zu einer schnellen, effizienten und kostengünstigen Weiterentwicklung der Mobilitätslösung führen. Außerdem können sich weitere Kommunen niederschwellig anschließen.
- **Vernetzung mit anderen Kommunen:** Zum Projektende wurde ein Netzwerk der Akteure ins Leben gerufen, die bereits die „stadtnavi“-Lösung nutzen. Dieser Austausch hatte für alle Beteiligten großen Mehrwert und die Arbeit an der Plattform wesentlich erleichtert. Neue Impulse, Erfahrungsberichte, Vorlagen und gemeinsames Arbeiten an Lösungen sind einige der wesentlichen Vorteile.
- **Abdeckung eines großen Betriebsgebietes:** Von Vorteil ist, wenn mehrere benachbarte Kommunen oder Landkreise dieselbe Routingplattform nutzen, da viele Fahrten kommunen- und landkreisübergreifend stattfinden. Die Möglichkeit längere Strecken und dadurch auch mehr Fahrmöglichkeiten anzubieten, erhöht die Attraktivität der Routingplattform und damit auch die Nutzerzahlen. Ideal wäre eine Lösung auf Länder- oder Bundesebene, der sich Kommunen niederschwellig anschließen können.
- **Aktive Bewerbung und Anreize für die Nutzung schaffen:** Da die Plattform im Vergleich zu den übrigen Teilprojekten weniger sichtbar ist, ist aktive Bewerbung bei diesem Teilprojekt noch wichtiger. Durch Anreize die zur Nutzung motivieren wie zum Beispiel kleine Gewinnspiele kann die Nutzungsrate erhöht werden.

6. KOMMUNIKATION / ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

6.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

Das LandMobil-Projekt wurde von 2021 bis 2023 im Rahmen verschiedener **Veranstaltungen** bei BürgerInnen vorgestellt. Das Projekt wurde auf insgesamt zehn Veranstaltungen durch ein Team des Kreisamtes für nachhaltige Entwicklung im Rahmen eines Informationsstandes beworben. Auf diese Weise konnte über die gesamte Projektlaufzeit hinweg immer wieder auf das Projekt aufmerksam gemacht und in den **Dialog** getreten werden, ggf. notwendige Anpassungen konnten durch direkte Rückmeldungen der Nutzenden vorgenommen werden. Außerdem bestand die Möglichkeit die neuen Mobilitätsangebote direkt zu testen. Das Projekt wurde zudem auf verschiedenen Veranstaltungen der Fachöffentlichkeit und UnternehmerInnen präsentiert. **Pressearbeit, Flyer, Werbemittel und online-Informationen** waren zusätzliche Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit.

Neben diesen klassischen Kanälen wurde 2022 mit **drei Social-Media-Kooperationen** ein neuer Weg eingeschlagen, mit dem weitere Zielgruppen erreicht wurden. Von April bis Juli 2022 testeten drei verschiedene, regional bekannte InfluencerInnen im Rahmen jeweils eines Wochenendes im Projektgebiet die verschiedenen Mobilitätsangebote und berichteten darüber auf Ihren Blogs und Social-Media-Kanälen. Insgesamt konnten auf diese Weise ca. 15.000 Menschen erreicht werden.

Beim **Landeswettbewerb „Wir machen Mobilitätswende“** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg erreichte das Projekt einen Platz unter den 18 Top-Projekten. Für das mit dem Wettbewerb verbundene Publikumsvoting wurde ein **Projektfilm** gedreht, mit dem ebenfalls für das Projekt geworben wurde.

Für eine breitere Kundengruppe ist eine Zusammenarbeit und das Einbeziehen von **Unternehmen** von Vorteil. Neben der Unterstützung für Fahrrad- oder E-Bike-Anschaffungen oder deren Nutzung sowie dem

Jobticket kann die nachhaltige Mitarbeitendenmobilität über **Budgets für Sharingsysteme** gefördert werden. Auf je mehr Säulen die ergänzenden Mobilitätsangebote gebaut ist, desto besser werden die Angebote angenommen. Im Rahmen des LandMobil-Projektes wurde mit vielen Unternehmen Kontakt aufgenommen, es erfolgte eine Ansprache auf Wirtschaftsforen und über Newsletter für Unternehmen in den Gemeinden.

Um speziell TouristInnen mit dem Angebot anzusprechen, wurden die E-Scooter im Rahmen einer **Kooperation mit der Gästekarte AlbCard** während des Sommers 2023 für Inhabende der Gästekarte kostenlos zugänglich gemacht. Dabei wurden Gutscheine für ein gewisses Nutzungskontingent ausgegeben, die von den TouristInnen für Fahrten an ihrem Urlaubsort genutzt werden können und damit den bereits kostenlos in der AlbCard enthaltenen ÖPNV ideal ergänzen.



Abbildung 9: Informationsstand auf dem Biosphärenmarkt in Münsingen, Quelle: Landkreis Reutlingen.

6.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Starker Fokus auf Öffentlichkeitsarbeit:** Notwendig für den Erfolg ist eine zielgruppenspezifische Bewerbung wie z. B. in Unternehmen, bei Mitarbeitenden und im Tourismusbereich. Das liegt daran, dass die Bekanntheit von Sharing-Anbietern mitunter geringer ist als in der Stadt und gerade im ländlichen Raum häufig mehrere Autos pro Haushalt vorhanden sind. Neben dem Zuschnitt der Maßnahmen auf verschiedene Zielgruppen ist besonders die wiederholte Bewerbung entscheidend: Verschiedene Kommunikationsanlässe sollten genutzt werden, um das Thema immer wieder in das Bewusstsein der Menschen zu rücken und so neue Nutzende für die Sharing-Angebote zu gewinnen.
- **Regionalmarketing:** Das Angebot innovativer Mobilitätsangebote bietet sich besonders als Imagebooster für die Außenwahrnehmung an. Flexible Mobilitätsformen bieten einen Standortvorteil und sind auch für TouristInnen attraktiv. Die Einbindung lokaler Akteure im Bereich Tourismus ist hier empfehlenswert und eine zusätzliche Chance für die Bewerbung der Angebote. Ein Beispiel können Kooperationen mit Tourismusverbänden oder Gästekartensystemen sein.
- **Präsenz vor Ort und direkte Gespräche:** Ein aktives Zugehen auf die Menschen ermöglicht einen positiven Dialog. Die Angebote können beworben und gleichzeitig kann Feedback eingeholt werden und ggfs. direkt durch die Weiterentwicklung des Projekts reagiert werden. Als Türöffner für den Einstieg ins Gespräch haben sich kleine give-aways besonders bewährt.

- **Mobilitätsangebote in Kombination bewerben:** Als Impuls zum Thema Mobilität lohnt sich ein verstärkter Fokus in der Kommunikation auf den ÖPNV und damit verbunden intermodale Verkehrsmöglichkeiten, die beispielsweise den Verzicht eines Zweitwagens in der Familie ermöglichen.
- **Neue Kanäle nutzen:** Die Social-Media-Kooperationen waren ein wichtiger Bestandteil, um Zielgruppen anzusprechen, die oft über klassische Pressearbeit nicht erreicht werden können. Auch die Bewerbung der Kommunikation über die Social-Media-Kanäle des Landkreises Reutlingen hat eine noch breitere Aufmerksamkeit erzeugt.
- **Werbung durch verschiedene Akteure:** Die Information über die neu geschaffenen Angebote sowie die Bewerbung derselben sollten von verschiedenen Akteuren vorgenommen werden: Landkreis, Kommunen, BürgermeisterInnen und Dienstleister haben unterschiedliche Netzwerke, Kanäle und Kontakte, die alle bedient werden sollten, um die größtmögliche Aufmerksamkeit zu schaffen.

7. KOMMUNALE STRUKTUREN / AKTEURLANDSCHAFT

7.1 ZUSAMMENFASSUNG DES TEILPROJEKTES

Die **gute Zusammenarbeit** zwischen dem Landkreis und den Pilotgemeinden ist ein entscheidender Faktor für das Gelingen des Projektes. Dazu zählt insbesondere auch die **hohe Motivation** aller am Projekt Beteiligten. Die Koordination und Leitung des Projektes durch den Landkreis hat den Vorteil, dass gerade kleinere Kommunen im ländlichen Raum unterstützt werden können, die andernfalls möglicherweise keine ausreichenden **personellen Ressourcen** für die Bewerbung um entsprechende Fördermittel und die Umsetzung eines solchen Pilotprojektes hätten. Zudem kann der **Wissenstransfer** zu den weiteren Kreisgemeinden über den Landkreis organisiert und abgewickelt werden.

In der Umsetzung ist von besonderer Bedeutung, die **kommunalpolitische Ebene** frühzeitig und transparent einzubinden. Neben dem politischen Rückhalt sind GemeinderätInnen auch wichtige **MultiplikatorInnen**. Zudem profitiert die Einbettung von neuen Mobilitätsangeboten zur Sicherung der Anschlussmobilität und Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum davon, in bereits bestehende **Konzepte** von Verkehrsplanung, Mobilität und Klimaschutz eingebettet zu sein. Auf diese Weise entstehen **Synergieeffekte** und die langfristige Implementierung neuer Mobilitätsangebote und verändertes Mobilitätsverhalten wird vereinfacht.



Abbildung 10: Gruppenfoto für den Landeswettbewerb "Wir machen Mobilitätswende", Quelle: KEA BW

7.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR ANDERE KOMMUNEN

- **Gute Zusammenarbeit der beteiligten Projektpartner:** Das Engagement der Projektbeteiligten und der Verwaltungsspitzen in den Kommunen ist ein Schlüsselfaktor für den Erfolg bei der Einführung neuer Mobilitätsoptionen. In der Zusammenarbeit sind insbesondere kurze Abstimmungs- und Entscheidungswege sowie ein hohes Maß an Motivation erfolgversprechend.
- **Kommunalpolitische Beteiligung:** Die frühzeitige Beteiligung der kommunalpolitischen Ebene, besonders in kleinen Gemeinden, ermöglicht Mehrheiten und Verbindlichkeiten für Beschlussfassungen in politischen Gremien und unterstützt die Umsetzung und Akzeptanz vor Ort.
- **Konzeptionelle Einbettung:** Eine Einbettung von Maßnahmen zur Anschlussmobilität in ein übergeordnetes Konzept für Klimaschutz und Mobilität ist wichtig, damit durch die Nutzung von Synergieeffekten der Erfolg des Projektes unterstützt wird. Im Landkreis Reutlingen gibt es diese Schnittstellen und Synergieeffekte in Richtung E-Mobilität, Busverkehr und Klimaschutz.

8. ZUSAMMENFASSUNG DER ERFOLGSFAKTOREN

Die Handlungsempfehlungen aus den einzelnen Projektbereichen sind hier als Übersicht dargestellt:

E-Bike-/E-Scootersharing <ul style="list-style-type: none"> ➤ Free-Floating-Angebote für höhere Flexibilität ➤ Ausweisung von Parkverbotszonen und Parkvorrangzonen ➤ Erprobungszeitraum und Saisonstart passend planen ➤ Geteiltes Risiko im Pilotbetrieb ➤ Flexibilität beim Preissystem ➤ Winterbetrieb. ➤ Keine Angst vor E-Scootern ➤ Klare Aufgabenverteilung ➤ Ausreichende Motorisierung ➤ Altersgrenzen zur Nutzung beachten ➤ Algorithmen für den ländlichen Raum anpassen 	E-Carsharing <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fokus auf E-Carsharing ➤ Flexibilität ermöglichen ➤ ausreichend Zeit für den Aufbau der Ladeinfrastruktur einplanen ➤ Einbettung ins Klimaschutzmanagement ➤ Finanzierung des Angebotsaufbaus ➤ Unterstützung durch die Beauftragte für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur ➤ Verortung der E-Carsharing-Station an einem Mobilitätsknotenpunkt ➤ Klare Aufgabenverteilung 	Infrastruktur für Radfahrende <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bauliche Vorschriften im Vorfeld abklären ➤ Rahmenbedingungen vor Ort genau prüfen ➤ Sichere und attraktive Gestaltung ➤ Verortung an einem Mobilitätsknotenpunkt ➤ Vorbereitend aktiv werden ➤ Lademöglichkeit für E-Bikes mitdenken
Intermodale Routingplattform und Mitfahrnetzwerk <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wahl einer OpenSource-Lösung ➤ Vernetzung mit anderen Kommunen ➤ Abdeckung eines großen Betriebsgebietes ➤ Aktive Bewerbung und Anreize für die Nutzung schaffen 	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit <ul style="list-style-type: none"> ➤ Starker Fokus auf Öffentlichkeitsarbeit ➤ Regionalmarketing ➤ Präsenz vor Ort und direkte Gespräche ➤ Mobilitätsangebote in Kombination bewerben ➤ Neue Kanäle nutzen ➤ Werbung durch verschiedene Akteure 	Kommunale Strukturen und Akteurslandschaft <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gute Zusammenarbeit der beteiligten Projektpartner ➤ Kommunalpolitische Beteiligung ➤ Konzeptionelle Einbettung

Tabelle 1: Übersicht über die Handlungsempfehlungen in den einzelnen Teilbereichen

9. ABSCHLUSS UND AUSBLICK

Der **Weiterbetrieb des E-Carsharings** sowie der **Infrastruktur für Radfahrende** ist gesichert. Die Systeme werden von den Pilotkommunen in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten weitergeführt. Das E-Carsharing hat sich darüber hinaus auf weitere Gemeinden ausgeweitet und wird auch zukünftig noch weiter anwachsen.

Zur **Zukunft des E-Scootersharings** lässt sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Handlungsempfehlungen noch keine endgültige Aussage treffen. Der Testzeitraum dauerte bis Oktober 2023 an. Im Anschluss werden die Nutzungszahlen ausgewertet und es werden Gespräche mit den Gemeinden und dem Betreiber Lime geführt. Bis zum **Jahresbeginn 2024** wird eine Entscheidung angestrebt, wie ein potentieller Weiterbetrieb ausgestaltet werden könnte.

Die **intermodale Routingplattform** landstadtmobil mit integriertem Mitfahrnetzwerk hat wertvolle Erkenntnisse geliefert, die Einfluss auf das weitere Vorgehen des Landkreises Reutlingen nehmen: Einerseits wird **eine landkreisweite Mitfahrlösung** mit Fokus auf Berufspendelnde angestrebt, damit durch die Mitarbeitenden als Nutzer ein verlässliches Grundangebot an Fahrten bereitgestellt wird, von dem neben anderen Berufstätigen auch Gelegenheitsmitfahrende profitieren können. Andererseits laufen Gespräche im stadtnavi-Netzwerk, so dass zeitnah eine Entscheidung zur potentiellen Weiterführung der landstadtmobil-Plattform getroffen werden kann.

Insgesamt lässt sich zum Abschluss festhalten, dass durch das LandMobil-Projekt die **große Chance** erfolgreich genutzt wurde, neue und innovative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum miteinander verknüpft zu erproben. Die Ergebnisse können dabei durchaus **positiv bewertet** werden: Das Angebot ist breiter und flexibler geworden, Infrastruktur im Bereich Fahrrad und Elektromobilität wurde ausgebaut und die Bevölkerung für intermodale Mobilität sensibilisiert. Auch wenn zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Handlungsempfehlungen noch nicht alle Bausteine final abgeschlossen und ausgewertet sind, zeigen die Projektergebnisse jedoch in eine klare Richtung: Für die Verkehrswende sind gerade im ländlichen Raum **innovative Ansätze, pragmatische Herangehensweisen, Mut, Motivation und Engagement der Akteure vor Ort** gefragt. Die vorliegenden Handlungsempfehlungen sollen interessierten Akteure motivieren und ermutigen ähnliche Projekte vor Ort zu erproben und sollen mit den dargestellten Erkenntnissen dabei unterstützen.

Das **Team in der Abteilung Nahverkehr und Mobilität des Kreisamts für nachhaltige Entwicklung** war hoch motiviert und hatte nebenbei auch großen Spaß bei der Umsetzung des Projekts. Die enge Vernetzung mit den unterschiedlichen KollegInnen im Amt bei Themen von Klimaschutz, ÖPNV, Elektromobilität bis hin zur Ausschreibung von Leistungen war eine große Unterstützung für die Umsetzung und den Erfolg des Projekts.



Kooperationspartner



GEMEINDE
ENGSTINGEN

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Partner für die Evaluation und
Erstellung der Handlungsempfehlungen



B.A.U.M.



LANDKREIS
REUTLINGEN

Landratsamt Reutlingen
Kreisamt für nachhaltige Entwicklung
Abteilung Nahverkehr und Mobilität

Besucheradresse
Haydnstraße 5-7
72766 Reutlingen
Telefon: +49 7121 480-3311
E-Mail: nachhaltige-entwicklung@kreis-reutlingen.de

kreis-reutlingen.de
DAS GANZE IM BLICK