



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ

Kabinettsausschuss Ländlicher Raum **Mobilitätsprojekte der Landesregierung Baden-Württemberg**

erfasst im Rahmen der
Interministeriellen Arbeitsgruppe
„Mobilität im Ländlichen Raum“

Inhaltsverzeichnis

Kategorie Bürgerauto und -bus

E-Bürgerbus: Mobilität von Bürgern für Bürger	3
emma - e-mobil in Kombination mit dem ÖPNV	6
EFB – e-Fahrdienst Boxberg.....	8
Planungstool für Bürgerrufautos: „S.RufMobil“	13
Multifunktionaler e-Bürgerbus und e-Carpool für die „Klimastadt Geislingen“	15

Kategorie Digitalisierung und Carsharing

E-Carsharing in der Stadt Aalen.....	20
Carsharing: Elektroauto trifft Hochschwarzwald Card	24
Stadtmobil Neuenburg am Rhein	26
E-Car-Projekt der Gemeinde Ebhausen	28
Tourist-App Kilsheim	32
Bürger- und Jugend-App.....	34
Stadt-App 4.0.....	36
Urbaner Experimentierraum: Stadtraum 4.0@LB.....	38
Digitale Zukunftskommune@bw.....	40
Testfeld Parken 4.0@LB	42
Städte und Gemeinden 4.0 – Future Communities.....	44
Routenplaner: RAMSES – ländliche Mobilität 2.0	46
Stadt-App 4.0.....	48

Kategorie ÖPNV und E-Mobilität

Ausbau der E-Infrastruktur.....	50
Anschlussmobilität am Hochrhein.....	52
Beratung bei Mobilitätskonzepten für Tourismusdestinationen	54
Förderung von E-Mobilität in Wolpertshausen.....	57
Modellvorhaben: Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum durch Kooperation	60
ÖPNV mit „Mobilitätsgarantie“	62
Job-Ticket-Modell am Universitätsklinikum Tübingen	64

Kategorie Daseinsvorsorge

Regionalstrategie Daseinsvorsorge Ostwürttemberg	67
Modellvorhaben zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität.....	70
PatientMobil - Einfach zum Arzt mit dem E-Auto	72

Kategorie Forschung

Einsatzmöglichkeiten von autonom und elektrisch fahrenden (Klein-) Bussen.....	75
Konzept für e-Bürgerbusse und deren technische Umsetzung.....	77
Masterarbeit: Innovative Mobilität im ländlichen Raum und die Rolle der Automobilhersteller	80
Bedarfsgesteuerte Verkehre im ÖPNV und deren Optimierung.....	83
e-Bürgerbus - Verfestigung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts	85
Studie/Konzept: Lebenslange Mobilität	88

Kategorie Ehrenamt

Ehrenamt: Handicap trifft Haltestelle	90
„KOMOBIL 2035“	91
Barrierefrei unterwegs in Nürtingen	94

Kategorie Bürgerauto und -bus

E-Bürgerbus: Mobilität von Bürgern für Bürger

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Igersheim	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2013
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im Zeichen des demografischen Wandels wird die Mobilität, insbesondere von älteren und gehandicapten Menschen, immer wichtiger. Die Gemeinde Igersheim ist zertifizierte familiengerechte Kommune und will diesem Anspruch gerecht werden. Große Teile des Gemeindegebietes sind aber nur schlecht oder gar nicht mit ÖPNV erreichbar. Die Gemeinde hat daher ein e-Bürgerbus-Projekt mit einer durch die gemeindeeigene Photovoltaikanlage gespeister Ladestation ins Leben gerufen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Mobilität insbes. für Seniorinnen und Senioren • Förderung des bürgerlichen Engagements • Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs • emissionsfreie Beförderung 	
Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Im Außenbereich der Ortschaften und Weiler sind die Fahrgastzahlen eher gering und die Akzeptanz der Bürger sehr zurückhaltend. Die Ursache hierfür ist in den Mehrgenerationenhaushalten zu sehen, wo Senioren häufig auf Kinder und Enkel als Fahrer zurückgreifen können oder den ÖPNV bzw. Schülerbus nutzen. • Die steigenden Fahrgastzahlen im Kernbereich der Gemeinde Igersheim zeigen, dass der Bürgerbus gerade hier zunehmend an Akzeptanz gewinnt und von den Bürgern auch entsprechend genutzt wird. • Das Fahrerteam des Projekts "eBürgerBus Igersheim - Mobilität von Bürgern für Bürger" ist aktuell auf einen Stamm von 20 Fahrerinnen und Fahrer angewachsen. • Das Projekt wird über die Förderphase hinaus fortgesetzt. 	

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Von der Gemeinde wurde ein 7-sitziger Mercedes Vito e-cell geleast, der an drei Tagen der Woche auf einem engmaschigen Netz von Haltestellen in der Kerngemeinde und am Dienstag als Rufbus in den Teilorten eingesetzt wird. • Die Route innerhalb der Kerngemeinde Igersheim wird 7-mal an den geplanten Tagen im Stundentakt gefahren. Die Bewohner der Teilorte und Weiler haben die Möglichkeit, den Bürgerbus über das Bürgerbus-Handy für Fahrten innerhalb der Gesamtgemeinde zu rufen. Feststehende, planbare Fahrten können dabei zu den üblichen Öffnungszeiten telefonisch auf dem Igersheimer Rathaus angemeldet werden. • Die Fahrten werden vom Bürgermeisteramt dem Koordinator gemeldet, von diesem koordiniert und an den Fahrer weitergeleitet. • Für die Unterbringung des Fahrzeugs wurde am kommunalen Bauhof der Gemeinde Igersheim eine Garage errichtet, die in der kalten Jahreszeit bei Bedarf elektrisch beheizt wird, da das Fahrzeug selbst nur sehr eingeschränkt beheizt werden kann. • In der Garage befindet sich auch die Ladestation, mit einer Leistung bis 22 kW und bis 32 A für die Aufladung der Akkuanlage des Bürgerbusses. Bei völliger Entleerung der Akkus können diese innerhalb von ca. 4-5 Stunden wieder auf 100 % aufgeladen werden.
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seniorinnen/Senioren und Bürgerinnen/Bürger mit eingeschränkter Mobilität können durch den Bürgerbus alle notwendigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen und damit aktiv am Leben der Gemeinde teilnehmen, sowie Kontakt zu den Mitmenschen halten. • Zudem ist der Bürgerbus eine wertvolle Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastzahlen 2014: 967 • Anzahl durchschnittlich beförderter Fahrgäste pro Monat: 81 • Anzahl monatlicher Betriebstage im Schnitt: 16 • Anzahl der Bushaltestellen: 30

<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sichtbar und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet. • Hervorzuheben ist, dass sowohl die Ladestation für den Bürgerbus, als auch die Garagenheizung aus gemeindeeigenen Photovoltaikanlagen gespeist wird (emissionsfreien Fahren).
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Das Projekt trug zur Verbesserung der Mobilität und der Teilhabe am täglichen Leben insbesondere von BürgerInnen mit eingeschränkter Mobilität bei. Zudem konnte mit dem Bürgerbus der ÖPNV sinnvoll ergänzt werden.</p>
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Ein Roll-out wird als sinnvoll erachtet, allerdings haben das Projekt sowie weitere Projekte im Rahmen des Ideenwettbewerbs "Elektromobilität Ländlicher Raum" gezeigt, dass Bürgerbusse bzw. Bürgerautos von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich ausgerichtet werden und sich an den Bedürfnissen der BürgerInnen orientieren müssen.</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<p>Herausforderungen gab es insbesondere bei der rechtlichen, organisatorischen und technischen Ausgestaltung des Bürgerbus-Betriebes bzgl.</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Beförderungsrechte sowie der Vergütung/Aufwandsentschädigung der Fahrer, • der Höhe und dem Umgang mit Einnahmen und Spenden, • des Fahrpreises für die Fahrgäste, • der Versicherung der Fahrer und Fahrgäste und • des Rechtsschutzes für die Fahrer.
<p>Vorhandene Publikationen</p>	<p>Broschüre: Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2015): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum; Erfahrungen und Ergebnisse.</p>
<p>Weblinks</p>	<p>http://www.igersheim.de/index.php?id=418</p>

emma – e-mobil in Kombination mit dem ÖPNV

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Friedrichshafen bzw. die Projektgesellschaft FN Dienste	
Projektart	Bundesprogramm	
Fördergeber	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
Projektdauer:	Beginn:	November 2012
	Ende:	Dezember 2016
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	In verkehrsschwachen Zeiten wird der Linienbus durch bedarfsweise verkehrende Elektrofahrzeuge ergänzt. Auf diese Weise werden Fahrplanlücken geschlossen, optimierte Anschlüsse geschaffen und das Gesamtangebot des ÖPNV verbessert.	
Projektziele	Ergänzung des ÖPNV durch Elektroautos, die Fahrgäste in ländlichere Gegenden des Bodenseekreises bringen sollen, in Kombination mit der Nutzung von Elektrofahrzeugen im Carsharing-System und einer Ladesäulen-Infrastruktur, die auch privaten E-Car-Besitzern zur Verfügung steht.	
Projektergebnisse	Es wurden verschiedene Szenarien zur Integration der Elektrofahrzeuge in den ÖPNV-Fahrplan entwickelt, die in den drei Pilotgemeinden Meckenbeuren, Eriskirch und Deggenhausertal umgesetzt wurden.	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Einbindung von 21 Emma-Fahrzeugen in unterschiedlicher Form in den ÖPNV • Schaffung von 34 Ladestationen als Basis-Ausstattung für Elektromobilität in der Region • Einrichtung von Carsharing-Stationen • Hochschulen stehen Campus-Mobile zur Verfügung • Etablierung des Bürger-Mobils als ein ehrenamtlich getragenes Bürger-Taxi 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	E-Mobilität im ländlichen Raum wurde bisher nirgendwo eingeführt und so kompakt getestet. Das Netzwerk Oberschwaben und der Landkreis Bodensee führen die Angebote unter "E-Mobil im Süden" fort. Die neue, regionale Online-Plattform www.emobil-im-sueden.de soll den Austausch der Akteure am Laufen halten.	
Kennzahlen des Projekts	Knapp 700 Ladekarten sind im Umlauf	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien		
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Die weitere Flexibilisierung zum fahrplanlosen Flächenbetrieb hat z. B. in der Nachprojektphase gezeigt, dass das Fahrgastpotential noch gesteigert werden kann, wodurch klar wird, dass sich die Mobilitätsnachfrage von Menschen nicht an Fahrplänen orientiert, sondern viel mehr durch individuelle Bedürfnisse gekennzeichnet ist	

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	<ul style="list-style-type: none"> • Flottenbetrieb und -management müssen dezentral organisiert werden. • Elektromobilität im ländlichen Raum erfordert zwingend einen Kleinbus mit 8 Sitzplätzen und Reichweiten von deutlich oberhalb 200 Kilometern. • unter den gegebenen Rahmenbedingungen sind die Betriebskosten für e-Mobilität deutlich höher. • die Buchung und Disposition muss regional bearbeitet werden Konzepte mit e-Fahrzeugen lassen sich besser verkaufen, da Elektromobilität im ÖPNV als innovativ und nachhaltig wahrgenommen wird („Leuchtturmprojekte“). • Konzepte mit hauptamtlichen Fahrern sind in kleinen Gemeinden nur dann tragfähig, wenn eine integrale Planung mit dem Busverkehr erfolgt und dauerhaft Zuschüsse für den Betrieb gewährt werden. • Der „BürgerMobil-Gedanke“ hat sich als zielführend erwiesen, wenngleich die Moderation und Betreuung eines Vereins zeitintensiv ist • Direktverbindungen, integrale Taktfahrpläne, ganzheitliches Marketing und standardisierte Buchungsprozesse sind unerlässliche Garantien für die Kundengewinnung. • Wort-Bild-Marke wie <i>emma</i> ist ein Sympathieträger bei den Fahrgästen und Türöffner bei den Kostenträgern.
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	<p>Durch das Forschungsprojekt wurden wesentliche Komponenten beschafft bzw. Standards / Prozesse entwickelt, die auch künftig ihren Nutzen entfalten werden. Das Buchungs- und Dispositionssystem (AnSaT i. V. m. Tellur) wird weitergenutzt und durch kontinuierlichen Austausch mit dem Hersteller weiterentwickelt. Zukünftig sollen alle flexiblen Bedienungsformen im Verkehrsverbund Bodo über diese IT-Lösung administriert werden.</p>
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmte Prozesse, wie die Ladesäulenaufstellung und -inbetriebnahme, gestalteten sich v. a. durch die Erfahrungen im laufenden Betrieb und durch den Austausch mit den Nutzern des Ladenetzes. Hier war zu Anfang auch der Aufbau von Praxiserfahrungen und das Thema Störungsbeseitigung wichtige Punkte. • Häufig gab es vor allem bei Carsharing-Nutzern Verunsicherungen hinsichtlich der Benutzung der Ladesäulen (2 verschiedene RFID- Karten).
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	<p>http://www.emobil-im-sueden.de/emma-projektpartner.html https://www.bodo.de/service/weitere-mobilitaetsangebote-im-bodo/emma-e-mobil-mit-anschluss.html</p>

EFB – e-Fahrdienst Boxberg

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Boxberg	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2013
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im Ländlichen Raum können viele Fahrten nur durch den motorisierten Individualverkehr (bzw. teilweise per Fahrrad oder zu Fuß) realisiert werden, da das Angebot des ÖPNV im Vergleich zu Ballungsräumen deutlich eingeschränkt ist. Der demografische Wandel wird dieses Problem noch verstärken (bspw. durch Rückgang im Schülerverkehr, Rückgang der Bevölkerungsdichte, Zunahme des Anteils älterer und mobilitätseingeschränkter Personen).</p> <p>Auch in Boxberg ist aufgrund der verkehrlichen Situation mit einer hohen Anzahl an zu bedienenden Teilorten bei einer gleichzeitig niedrigen Gesamteinwohnerzahl durch. Da bei dem zu erwartenden geringen Fahrgastaufkommen und gleichzeitig langen Strecken ein Linienverkehr nicht zielführend ist, wird ein Fahrdienst als Mobilitätslösung eingesetzt. Fahrdienste, auch oft Bürgerrufautos genannt, stellen einen bedarfsorientierten Bürgerverkehr auf ehrenamtlicher Basis dar (Motto: „Bürger fahren für Bürger“). Diese können als Ergänzung zum MIV, dem Busverkehr und anderen Fahrdienstleistungen (z. B. Taxi) gesehen werden, sollen aber zu jenem nicht in Konkurrenz stehen.</p>	
Projektziele	<p>Das Hauptziel ist die zielgruppengerechte Verbesserung der Mobilität in einem bisher eher vernachlässigten Verkehrsbereich, so dass auch folgende Teilziele realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Verkehrsanteils des ÖPNV • Erweiterung der Mobilität von BürgerInnen des Einzugsgebiets • Förderung des sozialen Miteinanders durch ehrenamtliches Engagement im Verkehrsbereich • Verfestigung des Mobilitätskonzepts über die Projektlaufzeit hinaus. 	

Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none">• Das Fazit fällt positiv aus. Nach dem Start des Bürgerautos im April 2014 sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich bis September 2014 gestiegen und haben sich über die gesamte Projektlaufzeit näherungsweise bei 135 Fahrgästen pro Monat eingependelt (Stand Dezember 2015). Darüber hinaus erhält der Verein viel Zuspruch durch die örtlich ansässigen Gewerbetreibenden.• Heute ist der e-Fahrdienst im Stadtgebiet etabliert und nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch bei den Gewerbetreibenden im Ort eine geschätzte Institution.• Der Bürgerfahrdienst hilft den ländlichen Räumen, Lücken im ÖPNV zu schließen. Insbesondere macht er für BürgerInnen ein "Wohnenbleiben" im Ländlichen Raum möglich. Dies zeigt sich in einer großen Dankbarkeit der Fahrgäste, die sich in einer hohen Zufriedenheit mit dem e-Fahrdienst widerspiegelt.• Der WvB und sein Mobilitätskonzept setzten sich im Dezember 2014 für den Ehrenamtswettbewerb "ECHT GUT!" des Landes Baden-Württemberg durch und gewannen den ersten Preis in der Kategorie "Mensch und Umwelt".• Der Landesverband <i>proBürgerBus</i> Baden-Württemberg wurde im September 2014 gegründet; der WvB e.V. ist unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ Gründungsmitglied und erstes Elektromobilitätskonzept im Verband.
--------------------------	--

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Gründung des ehrenamtlichen Trägervereins „Wir verbinden Boxberg e.V.“ ● Die Bestellung des e-Fahrdienstes wurde in einer ersten Ausbaustufe zunächst pragmatisch implementiert, um eine zeitnahe Aufnahme des e-Fahrdienstes nach Projektbeginn und Gründung des Mobilitätsvereins gewährleisten zu können. Die Routenplanung erfolgt in dieser Stufe durch die bearbeitende Person der Bestellhotline im Rathaus. ● Im Rahmen des Projekts wurden im Folgenden mittels EDV-gestützter Lösungen der Einfluss von Faktoren wie Fahrstil, Höhenprofil etc. auf die Fahrzeugreichweite und erforderliche Ladezeiten ermittelt, welche Ansatzpunkte für eine Optimierung der Routenverläufe liefern sowie eine Strategie zur besseren Lokalisierung der vorhandenen Ladeinfrastruktur ermöglichen. ● Perspektivisch lässt sich durch verlässliche Routenverlaufspläne erreichen, dass Bürger den e-Fahrdienst auch kurzfristig (ohne Bestellung bspw. 24 Stunden im Voraus) in Anspruch nehmen können. ● Das Projekt wurde durch die Universität Stuttgart wissenschaftlich begleitet.
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Der Bürgerfahrdienst hilft in ländlichen Räumen Lücken im ÖPNV zu schließen. ● Insbesondere macht er für Bürgerinnen und Bürger ein „Wohnenbleiben“ im Ländlichen Raum möglich. ● Dies zeigt sich in einer großen Dankbarkeit der Fahrgäste, die sich in einer hohen Zufriedenheit mit dem e-Fahrdienst im Projektverlauf widerspiegelt.
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<p>April 2014 - Juni 2015:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fahrgastzahlen: ca. 2.000 ● Betriebstage: 291 ● Fahrleistung: knapp 22.500 km ● Durchschnittliche Fahrleistung pro Betriebstag: ca. 75 km

<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet. • Zudem wird ein Beitrag zur Verbesserung des Klimaschutzes und zur Reduktion der Schadstoffemissionen durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot erzielt, wenn die Bürger zum einen Fahrten nicht mehr mit dem privaten PKW unternehmen und zum anderen Besorgungen vor Ort erledigen anstatt in bislang besser zu erreichenden Gemeinden im Umkreis.
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt trug zur Verbesserung der Mobilität und der Teilhabe am täglichen Leben bei. Zudem konnte mit dem Bürgerbus der ÖPNV sinnvoll ergänzt werden. • Der e-Fahrdienst im Stadtgebiet ist nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch bei den Gewerbetreibenden im Ort eine geschätzte Institution.
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Sowohl hinsichtlich der Stimulierung als auch bezüglich des planerischen Ansatzes birgt dieses Modellprojekt ein hohes Nachnutzungspotenzial für den ländlichen Raum in Baden-Württemberg insgesamt, aber auch darüber hinaus.</p> <p>Für die erfolgreiche Implementierung eines Bürgerautokonzpts in anderen Anwendungskommunen sind allgemeine und spezifische Rahmenbedingungen zu beachten. Die Entscheidung für einen e-Fahrdienstes in Boxberg ist insbesondere auf Grund der örtlichen Strukturen gefallen. So besteht die Stadt Boxberg aus insgesamt 13 Teilorten auf einer verhältnismäßig großen Fläche mit knapp 10.000 ha bei ca. 7.000 Einwohnern. Ferner ist unter anderem zu prüfen, wie hoch der Erschließungsgrad des bestehenden ÖPNV-Angebots ist.</p>

<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Herausforderungen gab es insbesondere bei der rechtlichen, organisatorischen und technischen Ausgestaltung des Bürgerbus-Betriebes bzgl. <ol style="list-style-type: none"> 1. der Beförderungsrechte sowie der Vergütung/Aufwandsentschädigung der FahrerInnen 2. der Höhe und dem Umgang mit Einnahmen und Spenden 3. des Fahrpreises für die Fahrgäste, 4. der Versicherung der FahrerInnen und Fahrgäste und 5. des Rechtsschutzes für die FahrerInnen. • Bei der Wahl eines adäquaten Mobilitätskonzepts und passenden Fahrzeugs müssen demografische, verkehrliche sowie geografische Gegebenheiten vor Ort näher betrachtet werden. • Ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei solch einem Vorhaben sind die Ehrenamtlichen vor Ort. • Betriebliche und organisatorische Abläufe müssen schrittweise im Sinne der Ehrenamtlichen optimiert und angepasst werden. • Wichtig ist, sehr früh die Öffentlichkeitsarbeit zu forcieren, um die Bürger auf das neue Vorhaben aufmerksam zu machen und Helfer für das Projekt zu gewinnen.
<p>Vorhandene Publikationen</p>	<p><u>Broschüren:</u> Universität Stuttgart (Hrsg.) (2016): FORSCHUNG LEBEN, Das Magazin der Universität Stuttgart, Mai 2016 (geplant). Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2015): EFB – e-Fahrdienst Boxberg, in Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum; Erfahrungen und Ergebnisse, S. 9-11. Handelsverband Baden-Württemberg e.V., Ministerium für Finanzen und Wirtschaft (Hrsg.) (2015): Nahversorgung aktuell, Ein Leitfaden mit bewährten Konzepten aus Baden-Württemberg, S. 58-61.</p> <p><u>Zeitschriftenbeitrag:</u> Krams, B., Camacho, D. (2015): „Bürger fahren für Bürger“ im ländlichen Raum – z.B. Boxberg, in: VERKEHRSZEICHEN, Ausgabe 3/15, S. 13-18, September 2015.</p>
<p>Weblinks</p>	<p>http://www.wir-verbinden-boxberg.de/</p>

Planungstool für Bürgerrufautos: „S.RufMobil“

Projektnehmer/Begünstigter	NVBW	
Projektart	Förderprogramm	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr	
Projektdauer	Beginn:	2016
	Ende:	2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Das Bürgerrufauto gehört zu den flexiblen Bedienformen – damit ist als wesentlicher Unterschied zum Bürgerbus die Notwendigkeit verbunden, neben dem Fahrdienst auch einen Telefondienst zur Fahrtwunschannahme zu organisieren und die Tourenplanung in Abhängigkeit von der Nachfrage jeden Tag neu durchführen zu müssen.</p> <p>Es soll im Bereich der ehrenamtlichen Verkehre ein Modell etabliert werden, das zum einen mit den begrenzten Mitteln der Betreiber auskommt, zum anderen trotzdem ein ÖPNV-ähnliches Angebot bietet.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Dispositionssystems in der Funktion als Planungstool • die Unterstützung möglichst vieler bedarfsgesteuerter Verkehre • Einfachere und effizientere Gestaltung von Fahrtwünschen 	
Projektergebnisse	Eine WEB-Service Anwendung, die über einen beliebigen Internet-Browser oder eine App bedient werden kann.	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer Software zur Tourenplanung mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schichtplanung ○ Fahrer- und Kundenverwaltung ○ Prüf- und Organisationsschritte 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Orientierung im Bereich Bürgerrufautos für eine bessere Selbstorganisation und Anwendung	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Das Projekt ist eine Maßnahme zur Selbsthilfe. Das Land möchte den Akteuren in diesem Bereich eine Orientierung geben; ihnen jedoch Raum zur eigenständigen Ausgestaltung ihrer Konzepte anhand der örtlichen Anforderungen geben.	

Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	http://www.sivis.com/wp-content/uploads/2017/06/S.RufMobil.pdf https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Broschuere_Buergerbus_P_raxisleitfaden_2017.pdf
Weblinks	http://www.buergerbus-bw.de/index.php?id=99

Multifunktionaler e-Bürgerbus und e-Carpool für die „Klimastadt Geislingen“

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Geislingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	2013
	Ende:	2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Die Stadt Geislingen (Zollernalbkreis) hatte beschlossen, „Klimastadt“ zu werden. Dazu hat sie sich in einem mehrstufigen Verfahren in den Jahren 2010 und 2011 Kompetenz für die Erarbeitung eines „Kommunalen nachhaltigen Energieaktionsplanes (SEAP)“ bei Gemeinderäten, Bürgerinnen und Bürgern sowie im lokalen Handel und Gewerbe aufgebaut. Zahlreiche „Klimabotschafterinnen und Klimabotschafter“ tragen dieses Handlungswissen in die kommunale Zivilgesellschaft. Im Jahr 2012 wurde ein sechsmonatiger offener und öffentlicher Bürgerdialog organisiert. Dabei wurden Klimaschutz-Ideen und ein Leitbild für die „Klimastadt Geislingen“ entwickelt. In einem von den Bürgern selbst entworfenen Bewertungsverfahren wurden 25 vordringliche Projekte in fünf Schwerpunkten (unter anderem Mobilität und Elektromobilität) herausgefiltert. In einer sich anschließenden Bürgerversammlung verabschiedete die Bürgerschaft das Leitbild und die Projektempfehlungen einstimmig. Der Gemeinderat nahm den Beschluss der Bürgerversammlung entgegen und bekräftigte ihn einstimmig als Energieaktionsplan. Der Gemeinderat, die Stadtverwaltung und Bürgerschaft sowie die lokale Wirtschaft setzen sich in diesem das Nah-Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Verringerung des Ausstoßes von Kohlendioxid um 30 Prozent zu erreichen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der „Klimastadt Geislingen“ um den Bestandteil eines multifunktionalen e-Bürgerbusses sowie eines e-Carpool-Konzeptes für bürgernahe Anwendungen. • Elektromobilität für ihre Einwohner erlebbar machen und fest in die Kommune zu integrieren. • Sichtbarkeit und Nutzbarkeit der e-Fahrzeuge sollte durch die Verknüpfung unterschiedlicher Applikationen mit einem Angebot für fast alle Bevölkerungsschichten und durch die direkte Einbindung der Bürger, für alle Einwohner von Geislingen maximiert werden. 	

<p>Projektergebnisse</p>	<p>Das Projekt der „Klimastadt Geislingen“ wurde vor allem durch ehrenamtliches Engagement sehr erfolgreich. Vereine und soziale Akteure haben die Chancen des E-Car-Pools erkannt und hochmotiviert in ihre Arbeit integriert. Die Stadt Geislingen verfügt heute über drei Ladesäulen, davon eine mit Schnelllademöglichkeit. Das Projekt zur Elektromobilität in der „Klimastadt Geislingen“ wird eine nachhaltige Wirkung erzielen. Die E-Fahrzeuge werden von der Stadtverwaltung für die Arbeit der Vereine und für gemeinnützige Zwecke weiterhin vorgehalten und der Bürgerschaft zur Verfügung gestellt. Die Nutzung der E-Autos wird Bestandteil der Klimaschutz-Strategie bleiben.</p>
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<p>Der bürgerschaftliche „Arbeitskreis Klimastadt“ hat in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat und der Stadtverwaltung die Idee und Umsetzung des Elektromobilitätsprojektes maßgeblich verantwortet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzeption für die Nutzung und den Einsatz der Elektrofahrzeuge im Rahmen des Projektes Elektromobilität in Geislingen ("Arbeitskreis Klimastadt") • Bereitstellung von sechs Elektrofahrzeugen (vier PKWs, davon ein 7-Sitzer Bus und zwei E-Bikes)
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<p>Der e-Bürgerbus wurde in der Stadt Geislingen für unterschiedliche Anwendungen im nicht-kommerziellen kommunalen und sozialen Gemeinschaftsleben eingesetzt und mehrheitlich von ehrenamtlich arbeitenden Bürgern sowie von Vereinen und sozialen Einrichtungen genutzt.</p>
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<p>Die Elektrofahrzeuge wurden mehr als 300 Mal vermietet. 79 Personen erhielten einstündige dokumentierte Einweisungen, die ihnen erlauben, die E-Cars auszuleihen.</p> <p>Im Projektverlauf „erfahren“ Bürger/Innen und Vereine mehr als 60.000 Stromkilometer (damit Entlastung der Umwelt um mehr als 60.000 Benzinkilometer).</p>
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.</p>
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Zu den zentralen Erfolgsfaktoren des Vorhabens gehörte das aktive bürgerschaftliche Engagement. Das Projekt stand unter dem aktivierenden Schirm des Bürgermeisters. Alle Aspekte zusammen gaben dem Vorhaben eine hohe Akzeptanz. Dies zeigte sich im Verlauf insbesondere durch die außerordentlich regen Nutzungsaktivitäten von Seiten der örtlichen gemeinnützig agierenden Vereine. Die Vereine wirkten als Multiplikatoren.</p>

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Verstärkt werden könnte der Erfahrungstransfer zwischen den Einzelprojekten, die unter dem Dach des MLR-Programms gefördert wurden. Hier wurden noch nicht alle Chancen genutzt.
Vorhandene Publikationen	Broschüre: "Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum", S. 46 - 48. https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/publikationen/ECOMOBIL2015Broschuere.pdf
Weblinks	

Kategorie Digitalisierung und Carsharing

E-Carsharing in der Stadt Aalen

Projektnehmer /Begünstigter	Stadtwerke Aalen GmbH	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2013
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Die Elektromobilität ist ein entscheidender Bestandteil des Klimaschutzkonzepts der Stadt Aalen. Der Sektor Verkehr weist hier mit über 20 Prozent einen hohen Anteil am gesamten Endenergieverbrauch auf. Zudem gehen rund 19 Prozent der CO₂-Emissionen zu Lasten des Verkehrs. Die Ursache hierfür sind hohe Jahresfahrleistungen im Ländlichen Raum. Diese liegen in Aalen als größte Stadt der Region Ostwürttembergs deutlich über dem Landesdurchschnitt.</p> <p>Das Projekt sah vor, Elektro-Fahrzeuge mittels Carsharing in den dortigen Parkhäusern anzubieten. Dazu soll das bei den Stadtwerken etablierte Abrechnungssystem um ein Buchungssystem ergänzt werden, um die Vorteile und Erfahrungen mit der Stadtwerke-Kundenkarte zu nutzen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Elektromobilität im Ländlichen Raum durch die Ergänzung des lokalen ÖPNV-Angebots um ein e-Carsharing-System und entsprechender Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. • Kooperation mit lokalen Autohäusern sowie Sicherstellung der bestmöglichen Verbindung zum ÖPNV und Bahnfernverkehr. • Abrechnung aller mit der Kundenkarte der Stadtwerke Aalen verbundenen Dienstleistungen (Kosten des Parkhauses, Nutzungsgebühr Carsharing, Kosten für den Ladevorgang) bequem und einfach über das bestehende Abrechnungssystem. • Prüfung und ggfs. Einsatz etablierter Buchungssysteme für das Carsharing. 	

Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadtwerke erfüllen mit der Doppelnutzung als öffentliche Stromtankstellen und E-Carsharing die Anforderungen aus der Aalener Bürgerschaft, die bei der Umfrage der Hochschule für Technik und Wirtschaft Aalen im Projekt "Geschäftsmodelle GREENOSTALB" ermittelt wurden: neben kostenlosen Parkplätzen mit integrierter Lademöglichkeit für Elektroautos auch den Wunsch nach einem Carsharing-Projekt. • Die Nutzung der Fahrzeuge durch Privatpersonen ist nach wie vor verhalten. Hier ist zukünftig noch deutliches Steigerungspotential vorhanden. Bewährt hingegen hat sich das E-Carsharing bereits für Dienstfahrten innerhalb der Stadtwerke und der Stadt Aalen. • Aktuell kann das E-Carsharing nach einer Anmeldung und Registrierung im Kunden Informationszentrum der Stadtwerke (KIZ) genutzt werden. Dort erfolgt auch die Fahrzeugübergabe, bis die E-Fahrzeuge über das europaweit etablierte Flinkster-System der DB Rent GmbH gebucht werden können. So werden die Stadtwerke bei Flinkster in deren neuen und innovativen Partnermodell ein sogenannter "Netzpartner". Nach Einführung des neuen Partnermodells Ende 2015 können die E-Fahrzeuge über alle Funktionalitäten der Flinkster-Plattform (auch mit Buchung, Verfügbarkeitsanzeige und Zugang per Smartphone und App) genutzt werden. Da die Kundenbeziehung und Abrechnung zudem komplett über die Flinkster-Plattform erfolgen, kann das Carsharing über Aalen hinaus europaweit an allen Flinkster Stationen genutzt werden – das Aalener E-Carsharing ist somit eine sehr gute Ergänzung zum öffentlichen Personen-Nah- und Fernverkehr.
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Zunächst wurden 16 Ladesäulen in drei Aalener Parkhäusern an reservierten und entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen errichtet. Hierbei wurde die schon bei Punkt 8 erwähnte Doppelnutzung realisiert. • Für das E-Carsharing werden drei E-Smart von Mercedes und drei E-UP von Volkswagen eingesetzt. Die E-Fahrzeuge und E-Carsharing-Stationen werden von den für die Parkhäuser zuständigen Mitarbeitern der Stadtwerke betreut. Hinsichtlich der Wartung und gegebenenfalls auszuführenden Reparaturen kooperieren die Stadtwerke mit den Autohäusern von Mercedes und Volkswagen in Aalen.

Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Das Carsharing ist für die Einwohner der Stadt Aalen eine wertvolle Ergänzung zum ÖPNV. Das Projekt erfüllt damit einen Wunsch der Aalener Bürgerschaft.
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Es zeigte sich, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen für das Carsharing-Projekt der Stadt Aalen besonders geeignet ist, da die bei der Umfrage der Hochschule für Technik und Wirtschaft Aalen befragten Personen täglich eine Strecke bis zu maximal 50 Kilometer fahren und die Hälfte täglich sogar nur eine Wegstrecke von bis zu 25 Kilometern zurücklegen
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Rollout wird als sinnvoll erachtet. • Es wäre von Vorteil, zusätzlich in den Stadtbezirken dezentrale Abstell- und Ladestationen zu schaffen, um die Fahrzeuge flexibel in den Parkhäusern in der Stadtmitte oder im Stadtbezirk direkt abstellen oder buchen zu können. Gerade für die Flächenstadt Aalen mit ihren bis zu 10 km entfernten Stadtbezirken wäre dies eine interessante Option. • Für die künftige Weiterentwicklung ist auch das große Interesse der Regionalverbandes Ostwürttemberg am E-Car-Sharing sehr von Vorteil. In den Mittelzentren in Ostwürttemberg sollen an Bahnhöfen E-Car-Sharing Angebote zur Verfügung stehen, so das erklärte Ziel. Zwei bis drei Fahrzeuge aus unserem Modellprojekt im Park und Ride Parkhaus am Bahnhof Aalen sind dafür ein idealer Baustein.

Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Ausgestaltung zeigte sich, dass der ursprünglich geplante Aufbau eines eigenständigen Buchungssystems bezahlbar nicht die Funktionalitäten und den Komfort bieten kann, wie es bei den heute in Metropolen etablierten Systemen gegeben ist. Aus diesem Grunde wurde das Projekt zu einer Kooperation mit Flinkster (DB Rent GmbH; einem auf Car-Sharing spezialisierten Tochterunternehmen der Deutschen Bahn) weiterentwickelt. • In der täglichen Nutzung wurde deutlich, dass sich in der Winterzeit die Reichweiten beider Fahrzeugtypen auf die Hälfte der Herstellerangaben reduzieren. Es ist wichtig, die Kunden vor Fahrtbeginn auf diese Veränderung hinzuweisen. Diese Schwäche in der kalten Jahreszeit bestätigen auch andere Nutzer von reinen E-Fahrzeugen.
Vorhandene Publikationen	Broschüre: Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2015): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum; Erfahrungen und Ergebnisse.
Weblinks	https://www.sw-aalen.de/parken/parken-laden-von-elektroautos

Carsharing: Elektroauto trifft Hochschwarzwald Card

Projektnehmer /Begünstigter	Hochschwarzwald Tourismus GmbH Zweckverband Hochschwarzwald	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	2013
	Ende:	2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Der Zweckverband Hochschwarzwald wurde im Jahr 2007 gegründet. Bereits 2011 wurde im Hochschwarzwald eines der ersten flächendeckenden touristischen E-Bike-Netze mit Verleih- und Akku-Wechselstationen ins Leben gerufen. Seitdem fahren die Gäste mit mehr als 100 E-Bikes – mit der Hochschwarzwald Card kostenlos. Als nächste Stufe der E-Mobilitätsstrategie wurden 2012 im Rahmen einer Pilotphase 15 „Smart electric drive“ in Kooperation mit der Daimler AG eingesetzt, welche bei Partner-Gastgebern der Hochschwarzwald Card kostenlos von den Gästen genutzt werden konnten.	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung des ersten touristischen E-Carsharing Deutschlands • Hochschwarzwald-Gäste sollen sich im Urlaub entspannt mit der Elektromobilität vertraut machen können 	
Projektergebnisse	Mit dem im April 2015 eingeführten E-Carsharing belegt die HTG die Themenführerschaft. Das E-Carsharing zeichnet den Hochschwarzwald als nachhaltiges Reiseziel aus – dies steht im Einklang mit dem Wunsch vieler Gäste nach nachhaltigem Reisen.	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz der notwendigen Software, die eigens auf die Hochschwarzwald Card adaptiert und weiterentwickelt wurde. • Elektroautos können über eine Online-Plattform reserviert werden. • Das Auto wird schlüssellos mit einem Chip entriegelt und startet nach der Eingabe einer persönlichen PIN-Nummer. 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Hochschwarzwald Card Gastgeber bieten ihren Gästen exklusiv diese Mobilitätsform als Leistung der Hochschwarzwald Card (Inklusiv-Gästekarte) an, denn Gäste mit Hochschwarzwald Card können die BMW i3 drei Stunden täglich kostenlos nutzen. Nach einer einmaligen Registrierung für das Hochschwarzwald Carsharing und der Führerscheinprüfung auf den Tourist-Informationsstellen steht die Elektroautoflotte aber auch allen Gästen und Bürgern des Hochschwarzwaldes zur Verfügung.	

Kennzahlen des Projekts	<ul style="list-style-type: none"> • Insg. 24 Elektroautos der Marke BMW i3 (11 Autos im öffentlichen E-Carsharing, 13 Autos bei Partner-Gastgebern) und 13 Ladesäulen mit Ökostrom • Nutzer mit Hochschwarzwald Card (die ersten 3 Stunden pro Tag frei), Nutzer ohne Hochschwarzwald Card und Einheimische zahlen pro Stunde 6,90 €. Inkludiert in diesen Preis sind alle gefahrenen Kilometer und der verwendete Strom • Aktuell sind im System 430 Nutzer registriert und per Ende August 332 Buchungen abgerechnet.
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	<p>Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.</p>
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	<p>Zukünftig wird noch mehr Akquise bei den einheimischen Firmen und Dienstleistern im Hochschwarzwald betrieben. Die Fahrzeugflotte des Carsharings soll von den Mitarbeitern als Dienstwagen für Geschäftsfahrten genutzt werden. Die Auslastung der Fahrzeuge, besonders in den Nebensaisonzeiten, soll durch diese Maßnahme deutlich erhöht werden.</p>
Vorhandene Publikationen	<p>Broschüre: "Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum"</p>
Weblinks	<p>www.hochschwarzwald.de/carsharing</p>

Stadtmobil Neuenburg am Rhein

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Neuenburg	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	2013
	Ende:	2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Der Gemeinderat der Stadt Neuenburg und die Stadtverwaltung haben ein Leitbild mit dem Titel „Energie und Klimaschutz der Stadt Neuenburg am Rhein“ erarbeitet. Zudem wurde die Stadt in den Jahren 2012 und 2015 mit dem European Energy Award in Silber ausgezeichnet.</p> <p>Ergänzend zu dem hervorragend funktionierenden Stadtbussystem soll für die Bürgerinnen und Bürger sowie Touristen die Möglichkeit geschaffen werden, Elektrofahrzeuge und E-Bikes kostengünstig mieten zu können. Dazu soll zu den bereits vorhandenen vier E-Bikes ein Elektrofahrzeug, weitere Fahrräder und eine Schnellladestation beschafft werden.</p>	
Projektziele	Das Ziel besteht darin, den Verbrauch fossiler Energieträger zu reduzieren und alternative Lösungen zu finden.	
Projektergebnisse	<p>Die E-Bikes werden sowohl im Kernort als auch in den Ortsteilen mit großer Resonanz ausgeliehen. Den Kindergärten im Kernort stehen zwei E-Kindertransporter zur Nutzung für Kleingruppen bereit. Auch Privatpersonen können die Transporter für Ausflüge mit Kindern ausleihen. Der Renault Zoe wird von städtischen MitarbeiterInnen für Dienstfahrten benutzt und steht den BürgerInnen ebenfalls zur Verfügung. Die Schnellladesäule wurde zentral, in der Nähe des Rathauses, auf einem öffentlichen Parkplatz in Betrieb genommen.</p>	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von zwei Infoveranstaltungen für die BürgerInnen mit Vorstellung des Konzepts und Interessenabfrage zur Nutzung von Car-Sharing • Beschaffung von zwei weiteren E-Bikes zur kostenlosen Ausleihe • Kauf eines Renault ZOE als Car-Sharing Fahrzeug • Beschaffung von zwei E-Kindertransportern und einem E-Lastenfahrrad • Beschaffung einer Schnellladesäule für zwei elektrobetriebene PKW • Verleih Elektrofahrzeugflotte in Eigenregie über das Bürgerbüro der Stadtverwaltung 	

Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Auch Privatpersonen können die E-Kindertransporter für Ausflüge mit Kindern ausleihen.
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sichtbar und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Mobilität im Ländlichen Raum ist eine Herausforderung, für die Bürger, Unternehmen, Kommunen und alle anderen Akteure, die den Ländlichen Raum als Lebensraum schätzen. Ohne individuelle Mobilität sind Leben und Arbeiten im Ländlichen Raum undenkbar. Deshalb lässt sich das Projekt „Neuenburg mobil“ sehr gut auch auf andere Kommunen übertragen.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Der Start mit einem kleinen Fuhrpark war der richtige Einstieg in das Thema Elektromobilität. Die bereits gesammelten Erfahrungen mit den vorhandenen E-Bikes waren beim Aufbau des Fuhrparks sehr hilfreich. Anfänglich war eine enge Zusammenarbeit mit einem Car-Sharing Anbieter geplant. Die Vorbesprechungen nahmen sehr viel Zeit in Anspruch, die zum Ende des Projekts fehlte. Beim nächsten Mal würden wir das Projekt in der Anfangsphase ohne Beteiligung Dritter planen.
Vorhandene Publikationen	Broschüre: "Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum"
Weblinks	http://www.neuenburg.de https://www.stadtmobil-suedbaden.de/start/

E-Car-Projekt der Gemeinde Ebhausen

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Ebhausen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2013
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Der Faktor Mobilität ist für die Attraktivität einer Gemeinde von hoher Bedeutung. In Ebhausen sind Fachärzte und Fachgeschäfte mit dem ÖPNV meist nur schlecht erreichbar. Mit einem Carsharing-Angebot soll die Mobilität verbessert werden. Unter ökologischen Gesichtspunkten sollte dazu ein E-Auto einzusetzen. Der Antrieb wird mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt, und zwar mit Solarstrom in Verbindung mit einem Batterie-Back-up-System technisch. Dazu kommt noch ein modernes Buchungssystem zur Reservierung des Fahrzeugs mit dem PC oder Mobiltelefon.</p> <p>Zudem soll im Verbund mit anderen Gemeinden ein vernetztes System von Solartankstellen angeboten werden, um die Leistungsfähigkeit und Flexibilität zu erhöhen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines E-Carsharing zur Steigerung der Mobilität auf klimaneutraler Basis • Abbau von Berührungsängsten bei der Bürgerschaft gegenüber Elektrofahrzeugen • Deckung des Bedarfs der Bevölkerung im Ländlichen Raum an Mobilität und Flexibilität für Leistungen, die der ÖPNV nicht erbringen kann • Schaffung einer echten Alternative für Familien im Ländlichen Raum, die nur spontan auf einen Zweitwagen o.ä. angewiesen sind, durch ein funktionierendes Carsharing-System 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das von der Gemeinde initiierte Projekt wurde sehr gut angenommen. Das Fahrzeug läuft seit 01.06.2014 im Regelbetrieb. Die Kilometerleistung und die Benutzerzahlen weisen eindeutig darauf hin, dass das Fahrzeug sich zu einem echten Bürgerauto entwickelt hat. Der Schwerpunkt liegt bei der Nutzung als individuelles Bürgerauto. Hier hat sich eine kleine Stammkundschaft etabliert. • Verbesserungsfähig wäre ggf. noch der Ausbau der Akzeptanz für Car-Sharing, insbesondere an Wochenenden. • Die kostenlose Variante des Google-Buchungskalenders mit der Besonderheit, dass Fahrzeiten und Ladezeiten eingetragen werden können, hat sich sehr bewährt.
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Rathaus wurde eine 11,4 kW-PV-Anlage zur Ladung des E-Fahrzeugs installiert. Zur visuellen Darstellung wurde im Foyer des Rathauses ein Monitor aufgestellt, der den erzeugten Strom, die eingesparten CO²-Werte, aufzeigt. • 2014 wurde ein Renault Zoe erworben. • Darüber hinaus wurde eine 11 kW-Ladesäule angeschafft, die es erlaubt, das Fahrzeug in zwei Stunden bis zu 80 % aufzuladen. Konsequenterweise wird der durch die PV-Anlage erzeugte Strom in einem Blei-Gel-Akku gespeichert (9,6 kW), welcher dann als Puffer für den Eigenverbrauch und zur Ladung des Kfz zur Verfügung steht. • Es wurde ein kostenloser Google-Buchungskalender erstellt. Der Kalender ist so angelegt, dass Dritte diesen einsehen können, Buchungen kann nur die Verwaltung oder zugelassene Personen, eigenständig vornehmen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Das Bürgerauto wird gefahren von ehrenamtlichen FahrerInnen, jeweils an zwei Vormittagen zu festen Terminen. Die Fahrgäste werden im Hauptort Ebhausen an vier Haltestellen und in den Ortsteilen abgeholt und nach Ebhausen zum zentralen Einkaufsmarkt, zur Apotheke, zum Rathaus o.ä. gefahren. Nach ca. einer Stunde wird die gleiche Tour wieder in entgegengesetzter Richtung gefahren. Jeder Fahrgast bekommt somit die Möglichkeit, an seinen Ausgangspunkt zurückzukommen. • Bürger können das e-Auto zudem für individuelle Fahrten innerhalb von Ebhausen und in die nähere Umgebung anfordern. • Carsharing: Die BürgerInnen müssen sich vorab registrieren, werden in das Fahrzeug eingewiesen und erhalten dann die Zugangsdaten zur Software und den Schlüssel des Fahrzeugs. Sofern der potentielle Nutzer dies möchte, kann er das Fahrzeug für sich reservieren. Die Gemeinde bietet sehr moderate Tarife für das Carsharing an. • Sollte das e-Auto neben den vorgenannten Einsätzen noch Kapazität frei haben, wird es von den Mitarbeitern des Rathauses als Dienstwagen genutzt. Die Nutzung als Bürgerauto und Carsharing-Auto hat Vorrang vor der Nutzung als Dienstwagen.
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Insbesondere SeniorInnen und BürgerInnen mit eingeschränkter Mobilität können durch das Bürgerauto alle notwendigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen und damit aktiv am Leben der Gemeinde teilnehmen, sowie Kontakt zu den Mitmenschen halten.
Kennzahlen des Projekts	Laufleistung vom 01.06.2014 bis 30.09.2015: 16.000 km
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Das Projekt trug zur Verbesserung der Mobilität und der Teilhabe am täglichen Leben bei. Zudem konnte mit dem Bürgerauto der ÖPNV sinnvoll ergänzt werden.

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ein Roll-out wird als sinnvoll erachtet.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Die Abwicklung des Projekts war sehr arbeitsintensiv, insbesondere im Hinblick auf die Entgegennahme der Beförderungswünsche, die Umsetzung der Buchungen, die Information an den Fahrer und nicht zuletzt die Erstellung der Einsatzpläne für die ehrenamtlichen Fahrer.
Vorhandene Publikationen	Broschüre: Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2015): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum; Erfahrungen und Ergebnisse.
Weblinks	http://www.ebhausen.de/index.php?id=297

Tourist-App Kilsheim

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Kilsheim	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Es gibt im Moment noch kein digitales Netz/digitale App um kommunale Informationen dem Bürger Nutzerfreundlich zu kommunizieren.	
Projektziele	Die Tourist-App soll als mobile Website konzipiert werden, damit alle wichtigen Informationen für TouristInnen auf mobilem Weg erhältlich sind: Gastronomie, Übernachten, Einkaufen und Sehenswertes. An wichtigen Stellen soll per QR-Code auf die Website hingewiesen werden.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Konzipierung der Tourist-App	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Erhöhung der Standortattraktivität und Stärkung lokaler Geschäfte und Vereine. Außerdem werden so lokale Hotels und touristische Angebote unterstützt und gefördert.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Digitalisierung von kommunalen Strukturen unter enger Einbeziehung der Zivilgesellschaft.	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?		
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ob eine Rollout erfolgt, kann erst nach der Projektevaluation entschieden werden	

Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Bürger- und Jugend-App

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Spiegelberg	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Es gibt im Moment noch kein digitales Netz/digitale App, um kommunale Informationen dem Bürger nutzerfreundlich zu kommunizieren.	
Projektziele	<p>Einführung einer Bürger-App:</p> <p>Mit der geförderten App werden die Bürgerinnen und Bürger etwa über Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, ÖPNV usw. informiert und eine Routenplanung wird unterstützt.</p> <p>Überdies wird mit der Förderung des Jugendportals die Information von Kindern und Jugendlichen und deren Beteiligung (Abstimmungen, Diskussionen oder Kommentare) über eine App und das Web ermöglicht.</p> <p>Darüber hinaus können die Bürgerinnen und Bürger die Kommune über Mängel informieren.</p>	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Einführung einer Bürger-App	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Erhöhung der Standortattraktivität und Stärkung lokaler Geschäfte und Vereine. Außerdem unterstützt es die kommunale Arbeit. Darüber hinaus findet eine aktive Einbindung der Jugend statt.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Digitalisierung der kommunalen Strukturen unter enger Einbeziehung der Zivilgesellschaft.	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?		

Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Eventuell ja. Erst zu beantworten nach Projektende und Projektevaluation.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Stadt-App 4.0

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Baienfurt	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Es gibt im Moment noch kein Angebot/ App, um kommunale Informationen dem Bürger nutzerfreundlich zu kommunizieren.	
Projektziele	Einführung einer Bürger-App: Mit der geförderten App werden die Bürgerinnen und Bürger z. B. über Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, ÖPNV usw. informiert. Zudem wird eine Routenplanung ermöglicht. Überdies können Push-Nachrichten versendet werden und die Bürgerinnen und Bürger können die Kommune über Mängel informieren.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Einführung einer Bürger-App	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Erhöhung der Standortattraktivität und Stärkung lokaler Geschäfte und Vereine. Außerdem unterstützt es die kommunale Arbeit	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Digitalisierung der kommunalen Strukturen unter enger Einbeziehung der Zivilgesellschaft.	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?		
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ob das Projekt ausgerollt wird kann erst beantwortet werden, wenn die Projektevaluation durchgeführt wurde.	

Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	Schwäbische.de

Urbane Experimentierum: Stadraum 4.0@LB

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Ludwigsburg	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung		
Projektziele	<p>Aufbau eines urbanen Experimentierums & Schaufensters zur Demonstration und Erprobung von smarten Lösungen im Kontext der Digitalisierung des Stadtraums. Der Stadraum 4.0@LB soll ein Experimentierum für innovative Digitalisierungstechnik mitten im Stadraum werden. Auf diesem „Smart-City-Lehrpfad“ können beispielsweise intelligente Abfalleimer oder energieerzeugende Bodenplatten aufgestellt werden.</p>	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<p>Entwicklung des Stadtraums 4.0@LB Aufbau eines urbanen Experimentierums & Schaufensters zur Demonstration und Erprobung von smarten Lösungen im Kontext der Digitalisierung des Stadtraums. Der Stadraum 4.0@LB soll ein Experimentierum für innovative Digitalisierungstechnik mitten im Stadraum werden. Auf diesem „Smart-City-Lehrpfad“ können beispielsweise intelligente Abfalleimer oder energieerzeugende Bodenplatten aufgestellt werden.</p>	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	<p>Aufbau eines urbanen Experimentierums & Schaufensters zur Demonstration und Erprobung von smarten Lösungen im Kontext der Digitalisierung des Stadtraums</p>	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung und Unterstützung des Digitalisierungsprozesses. • Förderung umweltschonender und Verkehrswegeentlastender Mobilitätslösungen 	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ob ein Rollout erfolgt, kann erst nach der Projektevaluation beantwortet werden
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Digitale Zukunftskommune@bw

Projektnehmer /Begünstigter	Kommunen (Gemeinden, Städte und Landkreise) in Baden-Württemberg, interkommunale Zusammenschlüsse oder Kommunalverbände	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration BW	
Projektdauer	Beginn:	Voraussichtlich April 2018
	Ende:	Spätestens Februar 2019 (Teil B) und April 2021 (Teil A)
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration will mit dem landesweiten Wettbewerb „Digitale Zukunftskommune@bw“ die Potenziale der Digitalisierung gemeinsam mit den Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft und den Bürgerinnen und Bürgern erschließen. Der Wettbewerb wurde geschaffen für kommunale Modellvorhaben, deren Initiatoren eine langfristig angelegte digitale Vision und damit verbundene gesellschaftliche Ziele verfolgen. Diese Vorhaben sollen sich an den jeweiligen Bedürfnissen und der Erwartungshaltung der Bürgerinnen und Bürger sowie der lokalen Wirtschaft orientieren, z.B. im Bereich Mobilität	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> ● Unterstützung von 3-4 überwiegend urbanen Modellkommunen bei der intelligenten Vernetzung zentraler Politfelder, z.B. Mobilität (Teil A) ● Aufbau einer IT-Plattform, um Daten der Verwaltung u. Wirtschaft zu neuen Geschäftsmodellen zu verarbeiten (Teil A) ● Unterstützung von 50 weiteren Kommunen bei der Entwicklung von individuellen Digitalstrategien (Teil B) 	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt		

Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	<p>Im Mittelpunkt stehen die in den Kommunen lebenden Bürgerinnen und Bürger sämtlicher Altersgruppen. Die ganzheitliche Vision und die Digitalisierungsstrategie sollen darauf abzielen, dass Leben der BürgerInnen mithilfe von modernen Technologien, innovativen Geschäftsmodellen und sozialen Innovationen zu verbessern und ihnen einen erlebbaren Nutzen zu stiften.</p> <p>Gerade in Verdichtungsräumen spielen ein steigendes Verkehrsaufkommen und damit einhergehende Schadstoffemissionen eine große Rolle. Durch eine intelligente Vernetzung von Verkehrsteilnehmern und der Verkehrsinfrastruktur mittels Sensoren und Mobilitätsplattformen entstehen neue, intelligente und effiziente Mobilitätslösungen (multimodale Mobilitätsplattformen, intermodale Reiseplanung per App etc.). In ländlichen Räumen können Carsharing-Modelle oder andere Sharing-Konzepte (z. B. kombinierte Güter- und Personentransportleistungen) Lösungen für neue Mobilität von Morgen sein.</p> <p>Der übergreifende Gedanke: Alle Mobilitätsressourcen einer Kommune oder Region intelligent zu vernetzen und den Bürgerinnen und Bürgern z.B. ein intelligentes Routensystem über das Smartphone zur Verfügung zu stellen.</p>
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Beitrag zur Digitalisierungsstrategie des Landes. Digitalisierung wird greifbar und erhält Einzug bei den Menschen vor Ort.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Die Kommunen mit Mobilitätsprojekten sollen sich während der Projektlaufzeit vernetzen und Best Practices austauschen / voneinander lernen. Hierfür werden in Teil C Unterstützungsmaßnahmen ausgeschrieben.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Weblinks	www.digital-bw.de

Testfeld Parken 4.0@LB

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Ludwigsburg	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Problematische Parkplatzsituation mit negativen Auswirkungen auf die gesamte Verkehrssituation der Stadt.	
Projektziele	Das Testfeld Parken 4.0@LB bezweckt die Erprobung von Lösungen im Bereich des digitalen Parkraummanagements. Dazu werden Sensoren an Parkplätzen angebracht und die zeitweise Reservierung von freien Parkplätzen ermöglicht.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Einführung des Testfeldes Parken 4.0@LB	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Es wird eine zeitweise Reservierung von freien Parkplätzen ermöglicht. Die Kunden des lokalen Einzelhandels sollen dadurch einen Mehrwert erfahren.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Ergänzung und Unterstützung des Digitalisierungsprozesses Förderung umweltschonender und verkehrswegentlastender Mobilitätslösungen	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?		
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ob ein Rollout erfolgt, kann erst nach der Projektevaluation beantwortet werden.	

Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Städte und Gemeinden 4.0 – Future Communities

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Hechingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Das 1975 eröffnete Hallen- und Freibad wird derzeit generalsaniert und in Teilen komplett neu errichtet. Bisher wurde es von jährlich 110.000 bis 130.000 Badegästen besucht.	
Projektziele	Projekte: <ul style="list-style-type: none"> ● Solare Handy-Ladestation mit 6 Ladeplätzen ● E-PKW AC-Ladestation 2.0 (2 Stück) ● E-Bike Ladestationen ● Freies W-LAN im Foyer u. Gastrobereich 	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Installation: <ul style="list-style-type: none"> ● einer solaren Handy-Ladestation mit 6 Ladeplätzen ● einer E-PKW AC-Ladestation 2.0 (2 Stück) ● einer E-Bike Ladestation ● eines freies W-LAN im Foyer u. Gastrobereich 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	<ul style="list-style-type: none"> ● Klimaschutz, erhöhte Attraktivität der Kommune ● Örtliche Gegebenheiten: weitläufige Gemarkung, bis zu 10km Distanz und 300 Höhenmeter (optimal für E-Bikes und E-Pkw) ● ÖPNV-Lücken können umweltschonend kompensiert werden 	
Kennzahlen des Projekts	110.000 – 130.000 Gäste jährlich	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Ergänzt und unterstützt den Digitalisierungsprozess. Förderung umweltschonender und Verkehrswegeentlastender Mobilitätslösungen	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Eventuell ja. Erst zu beantworten nach Projektende und Projektevaluation.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	Schwarzwälder Bote

Routenplaner: RAMSES – ländliche Mobilität 2.0

Projektnehmer /Begünstigter	nexus	
Projektart	Programm der EU	
Fördergeber	Europäisches Institut für Innovation und Technologie (EIT)	
Projektdauer:	Beginn:	Januar 2016
	Ende:	Dezember 2016
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Ländliche Mobilität benötigt passgenaue Konzepte, um erfolgreich und dauerhaft Alternativen zum privaten Pkw anbieten zu können. Anders als in der Stadt kommt es hier besonders darauf an, die vor Ort verfügbaren Mittel zu nutzen und kleinteilige Angebote zu entwickeln.	
Projektteilziele	<ul style="list-style-type: none"> • Integration von alternativen Mobilitätsangeboten und ÖPNV • Stärkung von Vereinen und kleinen Unternehmen, die Mobilitätsdienste anbieten • Förderung von lokalem, gemeinschaftlichen Engagement • Steigerung der Attraktivität und Weiterentwicklung des ländlichen Nahverkehrs 	
Projektergebnisse	Das Projekt läuft noch; eine Evaluation steht noch aus.	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Alternative Angebote wie Carsharing, Ridesharing und Fahrradverleih werden mit dem ÖPNV verknüpft. • Entwicklung der computergestützten Mobilitätsplattform „unterwegs“, die eine integrierte, kostengünstige sowie einfach zu bedienende Lösung anbietet und auf kleine Mobilitätsanbieter zugeschnitten ist • Bereitstellung eines modularen digitalen Werkzeugkasten für Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Diese Plattform dient als Schnittstelle zu den Fahrgästen: ein intelligenter Routenplaner erlaubt ihnen eine einfache Planung ihrer täglichen Mobilität und die Nutzung verschiedener Angebote durch die Verknüpfung von lokalen bzw. regionalen Angeboten mit dem übrigen Linienverkehr.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien		

Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	http://www.ruralmobility.eu/deutsch.html

Stadt-App 4.0	
Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Bermatingen; Gemeinde Bühlerzell; Gemeinde Ebhausen; Gemeinde Gomaringen; Gemeinde Großerlach; Gemeinde Haslach; Gemeinde Kappelrodeck; Gemeinde Korb; Gemeinde Obersontheim; Gemeinde Ottenhöfen; Gemeinde Schutterwald; Gemeinde Schwaikheim; Gemeinde Sulzbach-Laufen; Stadt Weinstadt
Projektart	Förderprogramm für die oben genannten Gemeinden
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration
Projektdauer	Beginn: 2017
	Ende: Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Es gibt im Moment noch kein digitales Netz/digitale App um kommunale Informationen dem Bürger Nutzerfreundlich zu kommunizieren.
Projektziele	Einführung einer Bürger-App: Mit der geförderten App werden die Bürgerinnen und Bürger etwa über Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, ÖPNV, Vereine, Wetter, Straßensperrungen; den Abfallkalender usw. informiert (auch über Push-Nachrichten). Darüber hinaus können die Bürgerinnen und Bürger die Kommune über Mängel informieren. Auch eine Routenplanung und Anbindung an das Serviceportal BW (www.service-bw.de).
Projektergebnisse	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Einführung einer Bürger-App:
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Umfassendes Informations- und Beteiligungsangebot für Bürgerinnen und Bürgern sowie Besucherinnen und Besuchern. Erhöhung der Standortattraktivität und Stärkung von lokalen Geschäften und Vereinen. Außerdem unterstützt es die kommunale Arbeit.
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Digitalisierung der kommunalen Strukturen unter enger Einbeziehung der Zivilgesellschaft.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	

Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ob eine Rollout erfolgt, wird erst nach der Projektevaluation geklärt
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Kategorie ÖPNV und E-Mobilität

Ausbau der E-Infrastruktur

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Wolfschlugen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration	
Projektdauer	Beginn:	2017
	Ende:	Frühjahr 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Die kommunale Sporthalle wird momentan umfassend umgebaut. Im Rahmen der Grabarbeiten wird wegen des neuen Energiebedarfs der Halle eine neue Trafostation errichtet. Dadurch wird es möglich, Leistungskapazitäten für eine E-Tankstelle bereit zu stellen.	
Projektziele	Durch die Förderung soll im Zusammenhang mit einem Blockheizkraftwerk die geplante spätere E-Mobilitätsinfrastruktur Einrichtung von zwei E-Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten ermöglicht werden.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Einrichtung einer E-Mobilitätsinfrastruktur mit zwei Ladesäulen	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Die E-Infrastruktur wird ausgebaut und bietet allen Nutzern dieser Zukunftstechnologie die Möglichkeit, an der Sporthalle zu parken und zu tanken.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Ergänzung und Unterstützung des Digitalisierungsprozesses. Förderung umweltschonender und Verkehrswegeentlastender Mobilitätslösungen.	
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?		
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?		

<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Ob ein Rollout erfolgt, wird erst nach der Projektevaluation geklärt.</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	

Anschlussmobilität am Hochrhein

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Bad Säckingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	
Projektdauer:	Beginn:	März 2017
	Ende:	Dezember 2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Durch das Projekt „Anschlussmobilität am Hochrhein“ werden Wohnquartiere mit zentralen Nahverkehrshaltestellen verbunden. Dies geschieht durch die Bereitstellung von Leihfahrrädern. Radmobilität im Kontext beruflicher Pendelbewegungen stützt sich im Ländlichen Raum bislang auf Räder im Privatbesitz. Der Grund hierfür ist die vielerorts fehlende Wirtschaftlichkeit solcher Systeme. Anders als bei vergleichbaren Projekten soll in diesem Projekt die Installation von Fahrradverleihsystemen (Räder und Infrastruktur) direkt in Ländlichen Wohnquartieren erfolgen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Abrechnung der Leihräder über die Mitnebenkosten • Steigerung der Akzeptanz von Leihradssystemen • Steigerung der Rentabilität solcher Systeme <p>Digitale Umsetzung des Ausleihprozess (Verfügbarkeit, Buchung, Abrechnung)</p>	
Projektergebnisse	Das Projekt läuft noch; eine Evaluation steht noch aus	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung einer Umsetzungsplanung • Aufbau eines Leihradsystems • Aufbau eines Verwaltungsmoduls (Reservierung, Buchung, Abrechnung) • Begleitend wird ein Kommunikationskonzept entwickelt. 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	<p>Durch die Verknüpfung von Wohnquartieren und ÖV über das Verleihsystem in Kombination mit der Verrechnung über die Mietnebenkosten wird eine innovative Lösung für das sog. Last-Mile-Problem in Bad Säckingen entwickelt.</p> <p>Das Projekt spricht Pendler an, die von ihren Wohnquartieren mit dem Rad zum nächsten ÖPNV-Knotenpunkt unterwegs sind.</p>	
Kennzahlen des Projekts		

Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Umsetzung der RadSTRATEGIE und der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes. Bei der Umsetzung soll zudem auf die Erfahrungen aus ähnlichen Landesvorhaben („NAMOREG“ im Raum Stuttgart oder „einfach mobil“ in Offenburg) zurückgegriffen werden. Darüber hinaus wird eine Verknüpfung zu weiteren Regionalprojekten („Projekt Aktive Bahnhöfe“, „Bad Säckinger E-Roller“, „Grenzüberschreitende Anschlussmobilität“ (INTERREG) u.a.) erfolgen.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	<ul style="list-style-type: none"> ● Es wird empfohlen im Erfolgsfall das Projekt auf weitere Regionen zu übertragen. ● Beachtet werden sollte, dass die Entfernung zwischen Wohnquartieren und ÖPNV-Anschlussstellen gut mit dem Rad zurückgelegt werden kann. ● Zukünftig wäre auch der Einsatz von Pedelecs möglich. Dies könnte zu einer Ausweitung der Distanzen beitragen und auch abgelegene Wohnquartiere attraktiver machen. ● Es muss beachtet werden, dass je hochwertiger die Räder werden, auch das Bedürfnis nach sicheren Abstellanlagen steigt.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Unkonventionelle Lösungen (Verrechnung der Fahrradausleihgebühren über die Mietnebenkosten) können zukünftig erfolgsversprechender sein. Der Mut zu anderen, neuen (digitalgestützten) Lösungen kann sich bei der Konzeption zukünftiger Programme auszahlen.
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Beratung bei Mobilitätskonzepten für Tourismusdestinationen

Projektnehmer /Begünstigter	<ul style="list-style-type: none"> • Kurort Bad Dür rheim • Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald (Teile der LK Rems-Murr, Schwäbisch Hall, Heilbronn, Hohenlohe, Ostalb und Ludwigsburg) • Tourismusgemeinschaft (TG) Nördlicher Schwarzwald (LK Calw) • TG Liebliches Taubertal (LK Main-Tauber) • TG Mythos Schwäbische Alb (LK Reutlingen) 	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium der Justiz und für Europa Baden Württemberg (Federführung des Projekts) und Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Fördergeber)	
Projektdauer	Beginn:	April 2014
	Ende:	2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen der nachhaltigen Tourismusentwicklung im Land BW spielt der touristische Verkehr eine zentrale Rolle. Noch immer reisen die meisten Gäste mit dem Flugzeug oder dem Auto an. Für Tourismusdestinationen ist es daher eine große Herausforderung und Chance zugleich, sowohl für die An- und Abreise als auch für die Mobilität am Urlaubsort selbst attraktive und nachhaltige Alternativen zum Individualverkehr zu entwickeln. Im Rahmen des Projekts entwickeln die o. g. Tourismusdestinationen gemeinsam mit einem Beratungsbüro individuelle Mobilitätskonzepte, die den Bedürfnissen der Gäste und Einheimischen entsprechen. Aus den hieraus resultierenden Ergebnissen wird ein allgemeingültiger Beratungsstandard für Nachhaltige Mobilität in Tourismusdestinationen erarbeitet.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung eines nachhaltigen Tourismus • Städte und Gemeinden dabei unterstützen, attraktive Angebote für alle Altersklassen und Zielgruppen zu etablieren, die eine umweltschonende und einfache Anreise sowie eine flexible Mobilität vor Ort gewährleisten. • Mit dem Beratungsstandard soll eine Schritt für Schritt-Anleitung geschaffen werden, mit der Regionen ihre touristisch ausgerichteten Mobilitätskonzepte konzeptionell planen und umsetzen können. 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Vorreiterrolle BW im Bereich des nachhaltigen Tourismus • Vernetzung der Akteure: Verkehrsplaner, Touristiker und lokale Akteure haben erstmalig in dieser Form eng miteinander zusammengearbeitet • Erfolgsversprechend sind intermodale Mobilitätskonzepte, bei denen Bus, Bahn und Fahrradverkehr sowie Mobilitätsangebote vor Ort wie Car Sharing und Fahrradverleihsysteme intelligent miteinander kombiniert werden
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwei Vor-Ort Workshops in den fünf Pilotdestinationen: Analyse der Ist-Situation (Angebot und Nachfrage), Identifikation von Akteuren, Erarbeiten von Handlungsempfehlungen • Erstellen von fünf individuellen Mobilitätskonzepten für die Pilotdestinationen • Erarbeiten eines allgemeingültigen Beratungsstandards für Nachhaltige Mobilität in Tourismusdestinationen
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<p>Bei der Erarbeitung der individuellen Mobilitätskonzepte sowie des Beratungsstandards werden die Bedürfnisse der Gäste und der Einheimischen berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen des Gesundheitstourismus spielen u. a. auch Aspekte der Barrierefreiheit eine Rolle, die v. a. mobilitätseingeschränkten Personen sowie Seniorinnen / Senioren zu Gute kommen sollen.</p>
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Das Projekt trägt zum Erreichen der landespolitischen Klimaschutzziele, zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie zur Förderung des Ländlichen Raums durch einen nachhaltigen Tourismus bei.</p>
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere im Ländlichen Raum, in welchem die Mobilitätsangebote stark vom Schülerverkehr abhängen und überwiegend von diesem finanziert werden, findet aufgrund des Tourismus in der Regel eine örtliche Angebotserweiterung statt. • Vernetzung der Akteure (Verkehrsplaner, Touristiker und lokale Akteure) ist wichtig, um die Bedürfnisse aller am Verkehr Beteiligten zu berücksichtigen. • Wünschenswert sind flächendeckende Verkehrsangebote, die alle Verkehrsmittel optimal miteinander kombinieren und für Gäste sowie Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen barrierefrei nutzbar und einfach zu handhaben sind

<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Bei der Entwicklung von Konzepten stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Umsetzung. Dabei ist vor allem der Einsatz der Akteure vor Ort gefragt. Das Land kann die Umsetzung mit diversen Förderprogrammen unterstützen.</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Da es sich um ein Pilotprojekt handelt, das als Ergebnis einen allgemeingültigen Standard für nachhaltige Mobilität in Tourismusdestinationen hervorbringen soll und allen Tourismusdestinationen bei der Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten unterstützt, ist kein weiteres Projekt geplant. Die Anwendung des Beratungsstandards in den Tourismusdestinationen ist gewünscht.</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<p>Eine Herausforderung war die Benennung eines „Kümmers“ vor Ort, der die Umsetzung des Mobilitätskonzepts leitet (idealerweise eine Person aus dem Bereich Tourismus und eine Person aus dem Bereich Verkehrsplanung)</p>
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	

Förderung von E-Mobilität in Wolpertshausen

Projektnehmer /Begünstigter	Gemeinde Wolpertshausen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2013
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Wolpertshausen ist eine Energiekommune: Strom wird hier aus Sonnenenergie, Windkraft, Wasserkraft und Biogas gewonnen. Seit 2012 liegt der bilanzierte Anteil von regenerativ erzeugter elektrischer Energie konstant über 100%. Im Mobilitätssegment konnte Wolpertshausen vor dem Modellprojekt jedoch nur auf erste Ansätze verweisen.</p> <p>Die Fahrzeugdichte hat in Wolpertshausen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Das Mobilitätsverhalten wird wesentlich vom Individualverkehr geprägt.</p> <p>Das Projekt beruht auf vier Leitprojekten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Information und Motivation", • "Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum", • "Sanfter Tourismus" und • "Infrastruktur für E-Mobilität". <p>Im Rahmen des Gesamtvorhabens soll die Bevölkerung über die Chancen und Möglichkeiten von E-Mobilität aufgeklärt werden.</p> <p>Bei der Entwicklung von Mobilitätsangeboten sollen neben der Integration des ÖPNV vor allem für Unternehmen gezielte Anreize für die Umstellung auf dezentrale Mobilitätslösungen geschaffen werden. Die Entwicklung von Mobilitätsangeboten soll insbesondere auf den Ländlichen Raum abgestimmte Pendlerkonzepte, die ausschließlich auf E-Mobilität setzen, beinhalten.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Information und Motivation durch Öffentlichkeitsarbeit • Erprobung technologischer Ansätze in der Praxis • Betrachtung kommunaler Fragestellungen im Zusammenhang mit E-Mobilität 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bei den E-Mobilitätstagen in Wolpertshausen und den E-Mobilitätskongressen konnte, auch im Rahmen der Gewerbeschau 2015, ein großer Querschnitt der am Markt verfügbaren E-Fahrzeuge einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. • Am Regionalmarkt der Bäuerlichen Erzeugergemeinschaft wurde eine E-Ladestation eingerichtet, an der auch E-Fahrzeuge (aktuell Mercedes Benz A-Klasse) gemietet werden können. Mit dieser Maßnahme wird an einem stark frequentierten Standort nachhaltig für die Elektromobilität geworben. • Bei dem „Ökoprotjekt Gronbach“ wurde eine Ladestation errichtet. Geladen werden kann auf Wunsch zum einen ausschließlich mit Sonnenstrom, d.h. mit dem Überschuss der bei dem Ökoprotjekt Gronbach installierten PV-Anlagen oder, wenn es schneller gehen soll, mit "voller Kraft" mit Strom aus dem Netz. • Für den Bauhof wurde ein E-Fahrzeug angeschafft, das täglich im Gemeindegebiet unterwegs ist. Damit das Laden ebenfalls funktioniert, wurde eine öffentliche Ladestation am Bauhof installiert, bei der kostenloses Laden möglich ist. • In diesem Kontext wurden auch gezielt die Berufspendler angesprochen, die kostenfrei ein E-Fahrzeug für einen Tag nutzen konnten, um erste Erfahrungen damit zu sammeln. • Genauso wurden alle Unternehmen auf die Möglichkeit hingewiesen, eine kostenfreie Erstberatung zum Thema Elektromobilität in Anspruch nehmen zu können. • Begleitend wurde eine Homepage eingerichtet, auf der Informationen zum Projekt und zur Elektromobilität abrufbar sind.
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erwerb eines E-Fahrzeug für die Gemeinde • Einrichtung von zwei neuen Ladestationen • Durchführung mehrerer E-Mobilitätskongresse sowie E-Mobilitätstage • Alle Unternehmen am Ort wurden angeschrieben und für das Thema sensibilisiert. • Für alle Berufspendler bestand das Angebot, kostenfrei ein E-Fahrzeug für einen Tag zu nutzen.

Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerinnen und Bürger, Touristen sowie Gewerbetreibende erhielten die Möglichkeit, sich über E-Mobilität zu informieren, Angebote zu testen und Vorbehalte abzubauen. • Möglichkeit des kostenfreien Aufladens von E-Mobilen.
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der LI III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Das Projekt trug dazu bei, die E-Mobilität für die Bevölkerung sichtbar und begreifbar zu machen. Dies ist der erste Schritt, um Vorurteile gegenüber der E-Mobilität zu überwinden und diese zu nutzen.
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ein Rollout wird als sinnvoll erachtet, um erste Kontakte der zwischen der Bevölkerung und der E-Mobilität herzustellen.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	<ul style="list-style-type: none"> • Das Interesse an Informationen und an Beratungen zur E-Mobilität hielt sich bei den angesprochenen Unternehmen in Grenzen. • Zudem war der Informationsstand zur E-Mobilität bei den beratenen Unternehmen eher gering.
Vorhandene Publikationen	Broschüre: Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2015): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum; Erfahrungen und Ergebnisse.
Weblinks	https://www.wolpertshausen.de/index.php?id=168

Modellvorhaben: Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum durch Kooperation

Projektnehmer /Begünstigter	Landkreis Göppingen	
Projektart	Landeswettbewerb	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	
Projektdauer	Beginn:	Januar 2016
	Ende:	Dezember 2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Innovative ÖPNV-Modellvorhaben sollen exemplarisch demonstrieren, wie das Ziel eines flächendeckenden Stundentaktes mit bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systemen auch im ländlichen Raum umsetzbar ist. Vor dem Hintergrund rückläufiger Bevölkerungszahlen, einer zunehmenden Überalterung und begrenzter Finanzmittel sollen die Modellvorhaben Lösungen dafür finden, wie das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum dennoch dauerhaft gesichert werden kann.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Gestaltung des ÖPNV auch in ländlichen Räumen: umsetzbar sowie bezahlbar • flächendeckender Stundentakt des ÖPNV bis in die späten Abendstunden als echte Mobilitätsgarantie • Vorbildfunktion für andere Kommunen 	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende garantierte Mobilität im öffentlichen Verkehr im Mittelbereich Geislingen • Vollständige zeitliche Präsenz von Mo – Fr (5 bis 24 Uhr) und am Wochenende (6 bis 24 Uhr) • Barrierefreie Mobilität: Integration der haustürbezogenen Fahrdienste in das System • Angebotsausbau • Mobilitätszentrale: Online Buchung und telefonische Buchung • Kooperationen mit weiteren Institutionen (wie z.B. Landkreise, Linienverkehrsunternehmen etc.) 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Schaffung eines attraktiven ÖPNV sowie flächendeckender und flexibler Angebote.	
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien		

<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bündelung der Nachfrage entlang klarer Netzstrukturen mit klaren Verknüpfungspunkten. • Als Folge der Vernetzung und Bildung optimaler Anschlüsse können innovative, bedarfsgesteuerte Systeme zum Einsatz kommen: Das Angebot soll sich stärker am individuellen und spontanen Bedarf ausrichten. • Interdisziplinär/Nutzung von Synergien: Noch wesentlich stärker müssen die Teildisziplinen der Mobilitätssicherung aus ÖPNV-Planung, Schülerbeförderung, Eingliederungshilfe und Tagespflege zusammenwirken.
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	

ÖPNV mit „Mobilitätsgarantie“

Projektnehmer/Begünstigter	Verkehrsunternehmen	
Projektart	Förderprogramm (durchgeführt von der L-Bank)	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	
Projektdauer:	Beginn:	März 2016
	Ende:	November 2016
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Der öffentliche Verkehr (ÖPNV) steht vor besonderen Problemen: Eine ausreichende Nachfragebündelung im ländlichen Raum ist in der Fläche oft nicht oder nur zeitweise zu finden. Daher sind traditionelle ÖPNV-Angebote meist schlecht ausgelastet und/oder auf die noch relativ aufkommensstarken Zeiten und Strecken begrenzt. Ein reduziertes Angebot hat jedoch u. a. zur Folge, dass es für viele Verkehrsbedürfnisse unattraktiv oder ungeeignet ist, so dass weitere potenzielle Nachfrage verloren geht.</p> <p>In dieser Ausgangslage hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, den ÖPNV auch im ländlichen Raum durch den Gedanken einer „Mobilitätsgarantie“ einen neuen Impuls zu geben und neu aufzustellen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) • Verbesserung der Luftreinhaltung in Umweltzonen • Schaffung eines größeren Angebots im straßengebundenen ÖPNV • Umstieg auf Antriebe aus erneuerbaren Energien • Unterstützung der Flottenerneuerung durch emissionsärmere Fahrzeuge • Erhalt und allgemeine Verbesserung des ÖPNV-Angebots • Unterstützung von lokal organisierter und ehrenamtlich getragenen Verkehrsangeboten („Bürgerbusse“) 	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<p>Zur Unterstützung lokal organisierter Verkehrsangebote erstattet das Ministerium für Verkehr im Jahr 2016 die Kosten für die Anschaffung von Bürgerbussen und den Betreibern solcher Verkehre die anfallenden Kosten für das Ausstellen der für das Fahrpersonal nötigen Führerscheine.</p>	

Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Finanzierung von alternativen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum / Ausbau des ÖPNV
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	In den kommenden Jahren sollen diese Angebote verstetigt und weiterentwickelt werden, um den besonderen Randbedingungen solcher Angebote möglichst gut gerecht zu werden.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	Es besteht v. a. Handlungsbedarf hinsichtlich der Ausgestaltung von Mobilitätsdiensten sowie den Anforderungen an Mobilitätsanbieter. Des Weiteren sind wichtige Handlungsfelder: <ul style="list-style-type: none"> • der Sicherstellung und Fortentwicklung der ÖPNV-Finanzierung • Weiterentwicklung des formalen Rahmens • sowie generell einer größeren Flexibilität zur Nutzung auch anderer Instrumente.
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	http://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/Broschuere_Buergerbus_2017-WEB.pdf
Weblinks	http://www.buergerbus-bw.de/

Job-Ticket-Modell am Universitätsklinikum Tübingen

Projektnehmer /Begünstigter	Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau (NALDO), Universitätsklinikum Tübingen und Stadt Tübingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	
Projektdauer	Beginn:	Januar 2014
	Ende:	Dezember 2016
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Ausgangssituation: Das Universitätsklinikum Tübingen ist mit über 8.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber der Region und nimmt daher eine Schlüsselrolle bei der Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Tübingen ein. Da ein Großteil der Beschäftigten aus dem regionalen, teils ländlich geprägtem Umkreis von Tübingen (mit mehr als 10 Kilometer Anfahrtsweg) kommt und im Schichtdienst arbeitet, wird überwiegend das eigene Fahrzeug (Pkw) für die Anfahrt benutzt. Aufgrund der räumlichen Konzentration des Klinikums auf dem Schnarrenberg, welcher einen Höhenunterschied von bis zu 100 Metern zur Tübinger Innenstadt aufweist, sind die Kliniken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zudem eher schlecht erreichbar.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsverlagerung vom MIV hin zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei einer Stadt mit intensiven Umlandverflechtungen mit dem ländlichen Raum ● Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des Projekts ● Entspannung der Parkraumsituation am Universitätsklinikum Tübingen ● Ausbau und Verbesserung des ÖPNV 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Die Inanspruchnahme des neuen Jobtickets durch die Beschäftigten des Universitätsklinikums Tübingen hat die Erwartungen und Zielsetzungen der Projektpartner übertroffen. ● Nach Durchführung des Projekts hatten insgesamt 2.299 Beschäftigte des Klinikums das Jobticket (entspricht 25%) ● Durch die zusätzlichen Jobticket Nutzer konnte auch eine Verlagerung der Mobilität vom MIV hin zum ÖPNV erreicht werden (Anteil Umsteiger der Neukunden 26%). ● Das Ziel, die angespannte Parksituation am Universitätsklinikum Tübingen durch die Einführung des neuen Jobticket Modells zu verbessern, wurde nicht im geplanten Umfang erreicht (nur 152 Parkberechtigungen zugunsten eines Jobtickets zurückgegeben).
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Einführung eines neuen Jobticket-Modells am Universitätsklinikum ● Umwandlung der Dauerparkplätze für Besucher (Kurzzeitparken). Hierdurch anteilige Finanzierung des Projekts.
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<p>Verlagerung der Mobilität vom MIV hin zum ÖPNV</p>
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Insgesamt wurden 1.029 „neue“ Jobticket-Abonnements verkauft, was den ursprünglichen Planansatz von 835 deutlich übersteigt. ● 152 Parkberechtigungen wurden zugunsten eines Jobtickets zurückgegeben (Planansatz: 300).
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Nach dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und dem Ziel der klimaneutralen Landesverwaltung kommt der Landesverwaltung beim Klimaschutz eine wichtige Vorbildfunktion zu. Das Projekt konnte hierzu einen Beitrag leisten.</p>

<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Das Projekt hat gezeigt, dass die Schaffung von preislichen Anreizen und die Verbesserung des ÖPNV Angebots maßgeblich zu einer Verkehrsverlagerung, auch in einer Stadt-Umland Verflechtung, beitragen kann. Das Jobticket hat ferner zu einer Entlastung des Parkraums am Schnarrenberg beigetragen, wenn auch nicht im erhofften Umfang.</p>
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Eine Übertragbarkeit des Modells ist derzeit nicht vorgesehen. Die Projektpartner bewerten das Projekt aus verkehrlicher und ökologischer Sicht als Erfolg, weshalb es auch einvernehmlich ohne Landeszuschuss in den nächsten 10 Jahren fortgesetzt werden wird.</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	<p>https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/neues-job-ticket-fuer-das-universitaetsklinikum-tuebingen-startet-jetzt/</p>

Kategorie Daseinsvorsorge

Regionalstrategie Daseinsvorsorge Ostwürttemberg

Projektnehmer /Begünstigter	Regionalverband Ostwürttemberg	
Projektart	Förderprogramm	
Fördergeber	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	
Projektdauer		
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Die Region Ostwürttemberg besitzt eine hohe Wirtschaftskraft, innovative Unternehmen und einen guten Ausstattungsstandard mit Angeboten der Daseinsvorsorge. Aufgrund der allgemeinen bundesweiten demografischen Entwicklung und der ländlichen Struktur vieler ihrer Teilräume ist sie jedoch schon seit längerem von einem deutlichen Bevölkerungsrückgang betroffen, der sich allen Vorausrechnungen zufolge fortsetzen und örtlich noch verstärken wird. Die Region sieht es als ihre Aufgabe an, Infrastruktur und Angebote der Daseinsvorsorge auch langfristig allen Einwohnern auf einem angemessenen Niveau bereit zu stellen, um sowohl den Wirtschaftsstandort Ostwürttemberg zu stärken wie auch die Lebensqualität aller Einwohner zu erhalten.</p> <p>Die Erarbeitung einer "Regionalstrategie Daseinsvorsorge" soll dazu beitragen, dass durch das Herausarbeiten von innovativen, an die konkreten Rahmenbedingungen der Region angepassten Lösungen, Angebote auch dort aufrecht erhalten bzw. verbessern zu können, wo standardisierte Versorgungsstrategien überregionaler Anbieter scheitern.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • bessere Abstimmung zwischen den zahlreichen, von der demographischen Entwicklung beeinflussten Handlungsfeldern und deren jeweiligen Akteuren • Förderung des Erhalts der kleineren Zentren durch „kleinräumige Verantwortungsgemeinschaften“ 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Drohende Gefahr, dass die Versorgung aufgrund der Überalterung der Inhaber nicht mehr gewährleistet ist • Zentrale Forderungen der Arbeitsgruppen / Befragungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Förderung Jugendlicher in Betrieben und Berufsschule ○ Versicherungsrecht für Vereine ○ ärztliche Kooperationsformen wie Regiopraxen, Ausübungsgemeinschaften oder Medizinische Versorgungszentren ○ Auto auch künftig das Rückgrat der Mobilität im ländlichen Raum
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Befragung aller Orte in der Region Ostwürttemberg zur Ausstattung des ÖPNV sowie Hinweise auf lokale Schwachstellen der Versorgung. • Bildung von Arbeitsgruppen (Akteure aus Politik, Verwaltung und Fachexperten) zu den Themen Bildung, Grundversorgung/Gesundheitsversorgung, Ehrenamt, Mobilität, um Arbeitsgruppen-Papieren und Szenarien zu entwickeln. • Bürgerbeteiligungsverfahren durch öffentliche Veranstaltungen und Ansprache von Vereinen bzw. bürgerschaftlichen Gruppierungen. • Einrichtung eines Informationsportals zum Informationsaustausch für AG-Mitglieder in dafür geschaffene virtuelle Arbeitsräume.
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<p>Altersstruktur 2010 und eine Prognose für 2030 in Ostwürttemberg.</p>
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Als Problem ist zu sehen, dass derzeit in der Region vielerorts noch kein akuter Handlungsdruck besteht und erst in ca. 5-10 Jahren viele Auswirkungen des demografischen Wandels sichtbar sein werden. Die Schließung mehrerer Grundschulstandorte und kleinflächiger Lebensmittelhändler zeigt schon jetzt den Handlungsbedarf auf.</p>

Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	Als empfehlenswert lässt sich erkennen, dass es eine „Vorschaltphase“ geben sollte, in der technische Voraussetzungen/Datengrundlagen geklärt werden, bevor in der Projektphase der eigentliche inhaltliche Austausch mit den relevanten Akteuren erfolgt und nur noch ein Nachführen resp. eine Nacherhebung zusätzlicher benötigter Daten zu erwarten ist.
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	<p>Der sehr große Planungsraum der Modellregion mit mehreren administrativen Ebenen hat sich erwartungsgemäß als große Herausforderung erwiesen, wenn es darum geht, die Herangehensweise an Aufgaben und Problemstellungen aus regionaler Sicht mit den Wünschen bzw. Zielen der Kommunalpolitiker vor Ort in Übereinstimmung zu bringen.</p> <p>Bei den identifizierten Räumen mit Anpassungsbedarf hat sich herausgestellt, dass diese Verwaltungsgrenzen überschreitend betroffen sind und kooperative Lösungen, wie sie heute schon im Bereich der weiterführenden Schulen vorhanden sind, zentral sind.</p>
Vorhandene Publikationen	<p>http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/daseinsvorsorge/Plakate/Plakat_A0_moro_ostwuerttemberg_allgemein.pdf</p> <p>http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/daseinsvorsorge/Flyeretc/Ergebnissbroschuere_MORO_D_Ostwuerttemberg.pdf</p> <p>http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/fileadmin/user_upload/daseinsvorsorge/Plakate/Plakat_A0_moro_ostwuerttemberg_Methodik.pdf</p>
Weblinks	http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/

Modellvorhaben zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität

Projektnehmer /Begünstigter	Landkreis Sigmaringen	
Projektart	Bundesprogramm	
Fördergeber	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
Projektdauer	Beginn:	Januar 2016
	Ende:	Juni 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Der Landkreis Sigmaringen ist eine strukturschwache ländliche Region, welche besonders vom demographischen Wandel betroffen ist und über keine Autobahnanbindung verfügt. Für den Landkreis Sigmaringen ist es langfristig gesehen wichtig, seinen Bürgerinnen und Bürgern alternative Beförderungsmöglichkeiten anzubieten und damit die Negativspirale aus Bevölkerungsrückgang und Alterung zu durchbrechen.</p> <p>Für das Projekt wurde die Gemeinde Herdwangen-Schönach als Erprobungsraum für geplante Mobilitätskonzepte ausgewählt. Die Einwohner der Gemeinde werden in einem Bürgerbeteiligungsprozess von Beginn an miteinbezogen und erarbeiteten in zwei unterschiedlichen Initiativgruppen gemeinsam mit dem Projektteam Mobilitätsvorschläge für die Gemeinde.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung alternativer und innovativer Beförderungsmöglichkeiten für den Landkreis zum Erhalt der Daseinsvorsorge 	
Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Rufbusses, der als Zubringer zur Haupt-ÖPNV Achse, dem RegioBus „DonauBodensee“, dienen soll • Beschaffung eines Bügerrufautos, das die Haustürbeförderung abdeckt 	

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fragebogen zur Ermittlung der Bedeutung der Themen Mobilität und Daseinsvorsorge sowie Abbildung zur weiteren Planung • Erarbeitung eines nachhaltigen und maßgeschneiderten Mobilitätskonzepts in der wöchentlichen Sitzung mit den Bürgern der Gemeinde • Entwicklung eines praxisorientierten Handlungsleitfadens für eine bedarfsgerechte Versorgung und eine nachhaltige Mobilität in Zusammenarbeit mit dem IAO Fraunhofer • Durchführung einer landkreisweiten Bevölkerungsbefragung • Workshop zur Erarbeitung zentraler Handlungsfelder, möglicher Kooperationsräume und relevanter Mobilitätslösungen • Einführung einer Mitfahr-App
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	<p>https://www.modavo-sig.de/</p>

PatientMobil - Einfach zum Arzt mit dem E-Auto

Projektnehmer /Begünstigter	Gesundheitsnetz Süd eG	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
Projektdauer	Beginn:	November 2015
	Ende:	Dezember 2018
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im Ländlichen Raum können Patientinnen und Patienten die notwendige Haus- und Facharztbesuche oftmals nicht absolvieren, weil sie nur eingeschränkt mobil sind bzw. kein adäquates ÖPNV-Angebot oder eine ausreichende Nachbarschafts- und Verwandtenhilfe vorhanden sind. Die Folge ist daher eine im Vergleich zum urbanen Raum teilweise deutlich schlechtere medizinische Versorgung.</p> <p>Das Projekt soll dazu dienen, Patienten mit eingeschränkter Mobilität mit Hilfe von Elektrofahrzeugen, von der Wohnung zur Praxis und zurück zu fahren und ihnen somit die Möglichkeit zu geben, die notwendigen Haus- und Facharztbesuche verlässlich realisieren zu können.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> ● Schließung einer bestehenden oder drohenden allgemein- und fachärztlichen Versorgungslücke ● Erhöhung der Termintreue der Patientinnen und Patienten bei Arztbesuchen ● Zeitliche und finanzielle Entlastung der Patientinnen und Patienten ● organisatorische und zeitliche Entlastung der Arztpraxen ● Gezielte Terminorganisation soll dem Rückgang von Fach- und Hausärzten im ländlichen Raum entgegenwirken 	
Projektergebnisse	<p>Das Projekt ist noch nicht abgeschlossen, es sind jedoch bereits folgende Tendenzen erkennbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Termintreue: Die Vereinbarung einer Fahrt mit dem <i>PatientMobil</i> schafft eine zusätzliche Verbindlichkeit für den Patienten, den Termin einzuhalten; die Anwesenheit des Fahrers am Wohnort verhindert darüber hinaus, dass Termine vergessen werden. ● Eine umfassende organisatorische Entlastung in den Praxen konnte insbesondere zu Beginn des Projekts noch nicht erreicht werden, da neue Prozesse etabliert werden mussten. ● Eine gezielte Terminorganisation ist gerade bei der Organisation von interdisziplinären Fahrten (z. B. Transport des Patienten vom Hausarzt zum Facharzt) von Vorteil. 	

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Organisation, Disposition und Durchführung der Fahrten des PatientMobils. ● Koordination des Zusammenspiels der beteiligten Akteure und Sektoren (Niedergelassene Ärztinnen und Ärzte, Stationäre Versorgung, Patienten, Fahrer)
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Notwendige Arzttermine werden termintreu eingehalten. ● Medizinische Versorgungslücken werden geschlossen, weil Patienten mit eingeschränkter Mobilität und ohne Personenbeförderungsschein Arzttermine verlässlich wahrnehmen. ● Eine verlässliche und pünktliche Terminwahrnehmung erhält die geplanten Kapazitäten der Arztpraxis. ● Für die Patienten entstehen finanzielle und zeitliche Vorteile bei einem signifikant niedrigeren Planungs- und Organisationsaufwand. ● Fazit: Das Projekt bietet einen Mehrwert für Patienten, die ohne Hilfe keine medizinische Versorgung erhalten würden.
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Das Projekt dient der Aufrechterhaltung einer ausreichenden haus- und fachärztlichen Versorgung in ländlichen Kommunen und trägt somit zur Erhaltung der Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des Ländlichen Raums bei.</p> <p>Durch Einsatz von E-Mobilen wird die E-Mobilität im Ländlichen Raum im Sinne der Landesinitiative III sicht- und erfahrbar gemacht. Darüber hinaus wird ein vorbildlicher Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im Ländlichen Raum im Sinne der Vorgaben und Ziele des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung geleistet.</p>

<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Vorläufige Einschätzungen mit Hinblick auf das noch laufende Projekt:</p> <p>Eine zentral gesteuerte, individuelle Durchführung von Patienten-Fahrten auf ehrenamtlicher Basis erscheint im Hinblick auf die Sicherung (im vorliegenden Fall der Hausarzt- und Facharztpraxen) sinnvoll und notwendig. Sie dient letztendlich der Aufrechterhaltung der Attraktivität und Zukunftsfähigkeit ländlicher Städte und Gemeinden und beugt der Abwanderung der Menschen in die großen Städte vor.</p> <p>Ein weiterer Aspekt ist, dass der ÖPNV aufgrund der beim betreffenden Patientenkreis vorhandenen körperlichen oder geistigen Einschränkungen nicht ausreichend flexibel genutzt werden können. Die Fahrpläne des öffentlichen Nahverkehrs erweisen sich ebenfalls als Hürde, da sie mit den Praxisöffnungszeiten und Arztterminen teilweise nur schwer in Einklang zu bringen sind.</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Nach aktuellen Einschätzungen ist ein Roll-Out in andere ländliche Regionen unter Beachtung der regionalen Verhältnisse empfehlenswert. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass es einer Trägerorganisation bedarf, die die Organisation und das Management der Fahrten verlässlich durchführen kann.</p> <p>Beim Einsatz von E-Mobilen ist auf die Verwendung einer ausgereiften Technologie zu achten. Es ist sicherzustellen, dass die Reichweite des E-Mobils den Anforderungen genügt; auch sind die notwendigen Aufladezeiten bei der Disposition zu beachten. Im Sinne der Akzeptanz sollte eine „Mobilitätsgarantie“ abgegeben werden. Zur Sicherheit von Fahrer und Insassen sind die notwendigen Versicherungen abzuschließen.</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<p>Das Projekt zeigt, dass auch kleinteilige (individuelle) Mobilitätslösungen erfolgreich sein können. Zukünftige Programme und Projekte sollten ebenfalls stärker auf die individuellen Bedürfnisse einer Bevölkerungsgruppe oder eine Kommune ausgerichtet werden. Große Förderlinien, die eher allgemein gehalten sind, dürften weniger zielführend sein.</p>
<p>Vorhandene Publikationen</p>	<p>Ehinger Tagblatt vom 21.02.2017: „Auch im Alter leicht zum Arzt“</p> <p>Der Nahverkehr 1+2/2017: „Mobilitätsbedürfnis von Patienten“</p> <p>Schwäbische Zeitung vom 27.11.2015: Mit „PatientMobil“ bequem zum Arzt</p> <p>Südwest Presse vom 19.11.2015: „Gesundheitsnetz mit Fahrdienst zum Facharzt“</p>
<p>Weblinks</p>	<p>www.patientmobil.de</p>

Kategorie Forschung

Einsatzmöglichkeiten von autonom und elektrisch fahrenden (Klein-) Bussen

Projektnehmer /Begünstigter	Karlsruher Institut für Technologie über PTV	
Projektart	Bundesprogramm	
Fördergeber	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
Projektdauer	Beginn:	September 2017
	Ende:	August 2019
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Automatisiertes, elektrifiziertes Fahren bietet dem ÖPNV die Möglichkeit die Fahrzeugsegmente, deren Antriebsarten und Dienstleistungen auszuweiten, Gefäßgrößen bedarfsgerecht anzupassen, zeitlich und räumlich flexibel auf Fahrtwünsche reagieren zu können. Die Integration von elektrischen, vollautomatisierten und autonomen sogenannten Robo-Taxen und Kleinbussen mit Funktionen der Automatisierungsstufe 4 und 5 (entspr. VDA-Definition) können durch Tür-zu-Tür-Angebote als Teil einer integrierten, öffentlichen Mobilitätskette, z.B. als Zubringer zu den nachfragestarken Verkehrsachsen mit den klassischen Massentransportmitteln, fungieren. Dadurch kann der ÖPNV in Gebieten geringer Nachfrage ein attraktives und kostengünstiges Mobilitätsangebot schaffen. In Stadtzentren und auf Verkehrsachsen ist auch der Einsatz von autonomen Stadtbussen mit Elektroantrieb zu erwarten. Die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, aber auch mit der Umgebung ermöglicht nicht nur einen verbesserten Verkehrsfluss und mehr Sicherheit (z.B. über Platooning), sondern kann den Wunsch nach flexibler Mobilität und dem individuellen Bedarf an Fahrzeugtypen gerecht werden, damit neue Nutzergruppen erschließen und so zu Verlagerungseffekten vom MIV hin zum öffentlichen Verkehr führen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Voraussetzungen, Anwendungsmöglichkeiten und Folgen des (Klein-)Buseinsatzes für Räume mit unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Bedingungen und Bevölkerungsdichten zu analysieren. • Grundlagen für einen ÖPNV-Testbetrieb im öffentlichen Raum schaffen. 	

Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung von Ansätzen und Erfahrungen aus dem In- und Ausland • Erörterung von Erfolgsfaktoren, notwendigen Rahmenbedingungen sowie Hemmnissen für den Einsatz von autonomen, elektrifizierten (Klein-)Bussen • Beleuchtung von Fahrzeugtechnik und Infrastruktur, verkehrliche Rahmenbedingungen, rechtliche Aspekte sowie Akzeptanz, betriebliche und betriebswirtschaftliche Aspekte sowie mögliche Geschäftsmodelle
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	Durchführung einer Studie
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)	Ableitung von Einsatzgebieten für autonome elektrische Busse
Kennzahlen des Projekts	
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Erreichen der landespolitischen Klimaschutzziele Förderung des Umweltverbundes
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Projekt startete erst
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	Projekt startete erst
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Projekt startete erst
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Projekt startete erst
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

Konzept für e-Bürgerbusse und deren technische Umsetzung

Projektnehmer /Begünstigter	Institut für nachhaltige Energietechnik und Mobilität (INEM) der Hochschule Esslingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau	
Projektdauer	Beginn:	Januar 2012
	Ende:	Dezember 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität müssen alltagstaugliche elektromobile Mobilitätslösungen in intelligente intermodale Reiseketten integriert und für Bürgerinnen und Bürger mit einem hohen Aufmerksamkeitsgrad erfahrbar werden. Bürgerbus-Initiativen sind hierbei ein hervorragender Ansatzpunkt und bieten die Möglichkeit, bestehende Lücken im ÖPNV zu schließen.</p> <p>Im Rahmen des vom BMVI geförderten Projekts ELENA II wurde an der HS Esslingen ein E-Fahrzeug-Umrüstsatz für leichte Nutzfahrzeuge entwickelt. Auf dieser Basis sollte ein elektrisch betriebenes Fahrzeugkonzept (Plug-In-Hybrid) für den Einsatz als e-Bürgerbus entwickelt und prototypenhaft in zwei fahrbereiten e-Bürgerbus-Demonstratoren umgesetzt werden. Das zu entwickelnde e-Bürgerbus-Fahrzeugkonzept sollte städtische und regionale Fahrten emissionsfrei zurücklegen und gleichzeitig für überregionale Fahrten den konventionelle Antrieb nutzen können.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> ● Entwicklung und Realisierung eines Plug-In-Hybrid-Bürgerbusfahrzeugkonzeptes ● Aufbau / Umrüstung von zwei Fahrzeugen ● Erprobung der Fahrzeuge im Rahmen der Projekte des Schaufensters Elektromobilität LivingLab BWe mobil ● Weitere Erprobung im Dauereinsatz verschiedener Bürgerbusvereine im Land 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Plug-In-Hybrid Umrüstsatz für Bürgerbusse und Personentransporter wurde erforscht und prototypenhaft entwickelt ● Ein Bürgerbusfahrzeug sowie ein konventioneller 9-Sitzer Personentransporter wurden aufgebaut / umgerüstet ● Beide Fahrzeuge wurden im Rahmen der Projekte des Schaufensters Elektromobilität LivingLab BW^e mobil angeschafft ● Bürgerbus ist aktuell zur weiteren Erprobung im Dauereinsatz in verschiedenen Bürgerbusvereine im Land ● 9-Sitzer Personentransporter ist zur weiteren Erprobung im Dauereinsatz als Shuttle zwischen den Hochschulstandorten Göppingen und Esslingen im Einsatz
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Konzeption und Entwicklung eines Plug-In-Hybrid Umrüstsatzes für Bürgerbusse und Personentransporter ● Prototypenhafte Umsetzung der Umrüstsätze inkl. Entwicklung und Aufbau von E-Motor, Batterie, Ladetechnik, Anbindung an Verbrennungsmotor, Zwischengetriebe, Steuerungseinheit, Bedienschnittstelle für Fahrer usw. ● Umrüstung von zwei gebrauchten Transportern zu Plug-In-Hybrid-Personentransporter und Plug-In-Hybrid-Bürgerbus ● Erprobung der Fahrzeuge im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität LivingLab BW^e mobil
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Emissionsfreier Betrieb von Bürgerbussen in Kommunen ● Durch die Plug-In-Hybrid Lösung sind auch größere Strecken zwischen räumlich entfernten Ortsteilen im ländlichen Raum ohne lange Pausen zum Zwischenladen machbar
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● zwei Demonstratoren aufgebaut ● Erprobung in mehreren Kommunen / Bürgerbusvereinen
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Das Projekt zählt auf die Strategie der Landesregierung im Bereich Elektromobilität, Wertschöpfungspotenziale in neuen Komponenten der Elektromobilität, Verbesserung der Mobilität in vom klassischen ÖPNV schlecht bedienten Räumen und der Bürgerbeteiligung ein.</p>

<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Plug-In-Hybride sind als Bürgerbusse ideal für Kommunen mit verteilten Ortsteilen und weiteren Strecken geeignet ● Eine Lademöglichkeit am Parkplatz des Bürgerbusses ist ausreichend, keine Zwischenladung erforderlich ● Technologie ist alltagstauglich ● Durch Umrüstung kann auf bestehende / gebrauchte Fahrzeuge zurückgegriffen werden
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Förderung der wirtschaftsnahen Forschung</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Fahrzeug (Bürgerbus) steht weiteren Bürgerbusvereinen zur Erprobung zur Verfügung</p>
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<p>Abholung und Schulung der ehrenamtlichen Fahrer sowie Information für die Bürger elementar</p>
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	

Masterarbeit: Innovative Mobilität im ländlichen Raum und die Rolle der Automobilhersteller

Projektnehmer /Begünstigter	Abschlussarbeit an der Hochschule Nürtingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen – Fakultät Wirtschaft und Recht	
Projektdauer		
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Es gibt viele unterschiedliche Mobilitätskonzepte im urbanen Raum. Mit Carsharing oder Intermodalitätskonzepten entwickeln die Automobilhersteller neue Geschäftsmodelle. Bisher werden diese Dienste primär in Ballungsgebieten eingesetzt.</p> <p>Die Thesis befasst sich daher mit der Frage, ob solche Konzepte nur in der Stadt funktionieren oder ob diese Mobilitätsservices nicht auch im ländlichen Raum sinnvoll, wirtschaftlich und nutzerfreundlich sein können.</p> <p>Der Landkreis Göppingen befasst sich durch das Förderprojekt „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ aktuell mit ähnlichen Fragestellungen. Der Mittelbereich „Geislingen (an der Steige)“ wurde dabei im Projekt als Modellraum für die Pilotierung innovativer Bedienkonzepte definiert. Erste Konzeptideen zur Verbesserung des aktuellen Mobilitätsangebotes basieren jedoch vordergründig auf der langjährigen Erfahrung der verantwortlichen Verkehrs- und Mobilitätsplaner im Landratsamt Göppingen. Die betroffenen Bewohner wurden zum Projektstart noch nicht mit eingebunden. Ihre Meinungen und Einstellungen sind jedoch wichtiger Bestandteil zur Akzeptanzsteigerung möglicher Konzepte im ÖPNV. Darüber hinaus liegen dem Landkreis bisher noch keine projektspezifisch erhobenen, wissenschaftlichen Forschungsergebnisse als Basis vor.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Einbindung der betroffenen Bewohner durch Erhebung ihrer Bedürfnisse, Probleme, Grenzen und Affinitäten im Bereich Mobilität • Erarbeitung von Lösungsansätzen für geeignete Konzepte zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes • Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen 	

<p>Projektergebnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung ÖPNV-System durch Linienbusse und Rufbusse • Bedienung in Ferienzeit ist zwingend notwendig / Ausflughaxi oder Sammeltaxi für Jugendliche • Gemeindeübergreifendes Konzept, um die nötige Auslastung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten • Peer-to-Peer Car-Sharing als Ersatz für Zweit- oder Drittfahrzeug
<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitative Befragung: Gruppendiskussion mit Bürgern in Waldhausen • Quantitative Befragung zu den Themen <ul style="list-style-type: none"> ○ Haushalt: Personenzahl, Führerschein, Fahrzeuge, Geräteausstattung ○ Persönliches Mobilitätsverhalten (Nutzung von verschiedenen Fortbewegungsmittel und des ÖPNV, etc.) ○ Verbesserungsvorschläge • Professionalisierung des Mitnahmeverkehrs durch eine Mitfahrplattform
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	

<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des entsprechenden Absatzes im Personenbeförderungsgesetz ist für eine gemeindeübergreifende Lösung jedoch notwendig • Zu hohe Hürden für Genehmigungspflicht für Fahrer und Fahrzeug bezüglich Bürgerbussen • Abdeckung zusätzlicher Versicherungskosten über eine Gebühr bei privatem Car-Sharing • Reduzierung des Ticket- und Tarifdschungels durch einheitliche Mobilitätskarte (Preise pro Verkehrsmittel und Fahrer können sich weiterhin unterscheiden, um Zuschüsse für bestimmte Personengruppen z.B. Schüler zu ermöglichen) • Gleichzeitiger Transport von Waren und Menschen in bestehenden Linienbusse Subjektförderung/Mobilitätsgutscheine • ÖPNV-Nutzertraining
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	

Bedarfsgesteuerte Verkehre im ÖPNV und deren Optimierung

Projektnehmer /Begünstigter	Tellur GmbH	
Projektart	Forschungsarbeit / Studie	
Fördergeber		
Projektdauer	Beginn:	August 2014
	Ende:	März 2015
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Nachfragegesteuerte Verkehre werden fast ausschließlich in Einzelprojekten auf Basis des kommunal / regional vorhandenen "ÖPNV-Biotops" aufgebaut und betrieben. Bundesweit gab es 2014 keine vergleichbare Studie in einem Bundesland, die sich dieser Fragestellung widmete.</p> <p>Mit der Studie sollte daher eine Grundlage geschaffen werden, um fundierte Entscheidungen über die Unterstützung beim Aufbau und Betrieb dieser Verkehrsform treffen zu können</p>	
Projektziele	Bestandsaufnahme über das vorhandene und geplante Angebot bedarfsgesteuerter Verkehre in Baden-Württemberg	
Projektergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Die These, dass nachfragegesteuerte Verkehre ein stark zunehmendes ÖPNV-Geschäftsfeld sind, wurde vollumfänglich bestätigt • Es gibt kein einheitliches Organisationsschema für diese Verkehrsform, sondern es handelt sich ausschließlich um regionale Lösungen mit sehr unterschiedlichen Ansätzen. • Es existieren keine validen Kennzahlen bezüglich der Fahrgastzahlen / des Controllings • Kundenkommunikation / Kundenfreundlichkeit wird in großen Teilen komplett dem Fuhrunternehmen übertragen • Wichtigkeit dieser Verkehrsform wird sehr hoch eingeschätzt, andererseits wird sie mit möglichst geringem Aufwand abgewickelt 	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung, Abfrage und Auswertung eines Fragebogens • Ableitungen von Handlungsempfehlungen 	
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen		
Kennzahlen des Projekts	<p>Befragte Organisationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 18 Verbände • 8 Landratsämter • 5 Stadtverkehre 	

Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Studie als Basis für den Aufbau eines einheitlichen und kosteneffizienten Betriebs von Rufbusangeboten für eine bessere Nahverkehrsversorgung im ländlichen Raum.
Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?	Die Studie wurde aus Gründen der Bestandsaufnahme durchgeführt und diente als Grundlage für weitere Entscheidungsfindungen. Damit wurde ein Überblick über den bedarfsgesteuerten Verkehr im ÖPNV im ländlichen Raum geschaffen, auf Basis dessen weitere Aktivitäten stattfinden.
Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?	
Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?	Ein Roll-Out ist nicht möglich, da es sich um eine Studie handelt. Eine weitere Umfrage zur Ermittlung des aktuellen bedarfsgesteuerten Verkehrs im ÖPNV bietet sich an.
Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	

e-Bürgerbus - Verfestigung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts

Projektnehmer /Begünstigter	NVBW	
Projektart	Teilprojekt des Forschungsverbundes „Schaufenster Elektromobilität Baden-Württemberg“	
Fördergeber	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	
Projektdauer:	Beginn:	September 2014
	Ende:	September 2016
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Im ländlichen Raum ist eine engmaschige Versorgung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht flächendeckend rentabel. Daher sind traditionelle ÖPNV-Angebote oft schlecht ausgelastet und/oder auf die aufkommensstarken Zeiten und Strecken begrenzt. Ein reduziertes Angebot hat jedoch auch zur Folge, dass es für viele Verkehrsbedürfnisse unattraktiv oder ungeeignet ist, so dass weitere potenzielle Nachfrage verloren geht. In dieser Ausgangslage hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, dem ÖPNV auch im ländlichen Raum durch den Gedanken einer „Mobilitätsgarantie“ einen neuen Impuls zu geben und neu aufzustellen.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) • Verbesserung der Luftreinhaltung in Umweltzonen • Schaffung eines größeren Angebots im straßengebundenen ÖPNV • Umstieg auf Antriebe aus erneuerbaren Energien • Unterstützung der Flottenerneuerung durch emissionsärmere Fahrzeuge • Erhalt und allgemeine Verbesserung des ÖPNV-Angebots • Unterstützung von lokal organisierter, ehrenamtlich getragener, Verkehrsangebote („Bürgerbusse“) 	
Projektergebnisse		

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Praktische Erprobung und Evaluation des Einsatzes von elektrisch betriebenen oder mit Hybridantrieb ausgestatteten Bürgerbussen in kleineren Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart • Ableitung technologiebezogener Erkenntnisse aus der Beschaffung und dem Betrieb des e-Bürgerbusses • Vergleich mit dem Einsatz konventionell betriebener Bürgerbusse • Untersuchung der Sinnhaftigkeit des Einsatzes von e-Bürgerbussen in Abhängigkeit kommunaler Besonderheiten
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<p>Die Ergebnisse der Erprobung gehen in eine Entscheidungsvorlage ein, die fundierte Fakten über die Sinnhaftigkeit des Einsatzes von e-Bürgerbussen in Abhängigkeit von kommunalen Besonderheiten liefert und für den Vergleich mit dem Einsatz konventionell betriebener Bürgerbusse herangezogen werden soll.</p>
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Erstellung eines praxisorientierten Leitfadens für die erfolgreiche Implementierung von e-Bürgerbussen für interessierte Kommunen und Bürger in der Region Stuttgart.</p>
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Basis für Förderrichtlinien für den Einsatz von e-Bürgerbussen als Ergänzung des ÖPNV (z. B. zwecks Formulierung Förderquoten für die Beschaffung und dem großzahligen Einsatz von e-Bürgerbussen in Baden-Württemberg).</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Weiterentwicklung des Bürgerbuskonzepts im Hinblick auf die künftigen verkehrlichen Herausforderungen insbesondere in ländlich geprägten Regionen unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Gesichtspunkte</p>

<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt für e-Busse noch kein Serienmarkt (für die Erprobung wurde ein Sprinter umgebaut) • Gewicht des e-Busses (3,5 Tonnen dürfen nicht überschritten werden aufgrund der Anforderungen für die Führerscheinklasse B) • Geringe Reichweite der e-Busse • Infrastruktur (Ladestationen) noch nicht vorhanden
<p>Vorhandene Publikationen</p>	<p>http://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/Broschuere_Buergerbus_2017-WEB.pdf</p>
<p>Weblinks</p>	<p>http://www.buergerbus-bw.de</p>

Studie/Konzept: Lebenslange Mobilität

Projektnehmer /Begünstigter	Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg, Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg und Fraunhofer-Gesellschaft	
Projektdauer	Beginn:	Januar 2016
	Ende:	Januar 2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	Im Rahmen der Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe wird in dem Projekt "Lebenslange Mobilität in ländlichen Räumen" eine Studie in Gemeinden im Raum Karlsruhe durchgeführt, die insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels (insb. Reurbanisierung, alternde Gesellschaft) zum Ziel hat, ein intelligentes, integriertes und nachhaltiges Mobilitätskonzept für Gemeinden im LK Karlsruhe mit schwieriger Mobilitätsanbindung zu entwickeln.	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> ● Ermittlung von Interesse/Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für neue Konzepte ● Ermittlung der Einstellung von Gemeindevertretern ● Ableitung integrierter Mobilitätskonzepte 	
Projektergebnisse	<p>Zurzeit lassen sich folgende vorläufigen Aussagen treffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufrechterhaltung eines klassischen ÖPNV-Angebots ist aus wirtschaftlichen Gründen i.d.R. nicht darstellbar. Die Gemeinden sind mit eigenständiger Organisation von alternativen (AST, Bürgerbusse etc.) oft überfordert. 2. Die Bürger sind für viele neue Ideen offen. Hierzu zählen auch Sharing-Dienste und autonome Fahrzeugkonzepte. Trotz geringer Nachfrage wären diese allerdings nach Nutzergruppen zu differenzieren. <p>Tatsächliche Nutzungspotenziale lassen sich jedoch noch nicht ableiten.</p>	
Welche Aktivitäten werden durchgeführt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ermittlung geeigneter Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum nach internationalen Erfahrungen. 2. Fokusgruppen und Interviews mit Gemeindevertretern in zwei ländlichen Gemeinden im LK Karlsruhe 3. Noch ausstehend: Ergebnis Workshops mit Gemeindevertretern ÖV-Verbund und Aufbereitung / Publikation der Ergebnisse. 	

<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<p>Gemeindevertreter: Projekt als Plattform zur Vermittlung der Bürgerwünsche an die Gemeinde und die Bedarfe der Gemeinde an den lokalen Verkehrsverbund (KVV).</p> <p>Bürger: Überblick über mögliche Konzepte zur Verbesserung der persönlichen Situation und Austausch untereinander bzw. mit der Gemeinde.</p> <p>Auftragnehmer: Die Studie ermöglichte einen tieferen Einblick in mögliche Probleme ländlicher Gemeinden, sowie Wünsche der Bürger und mögliche Lösungsansätze sowie deren Stärken und Schwächen.</p>
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Analyse und Bewertung von 25 Mobilitätskonzepten ● Zwei Gemeinden mit je einem Tiefeninterview ● 16 Bürger in zwei Fokusgruppen
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Kostengünstige Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse der Gemeinden im Raum Karlsruhe. ● Auswahl von nachhaltigen Konzepten zum Schutz von Klima, Umweltschutz und Verkehrssicherheit.
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Akzeptable Mobilitätslösungen in ländlichen Regionen sind individuell in engem Dialog mit allen Beteiligten zu planen und gestalten.</p> <p>Zentrale Koordination der Lösungen ist wichtig, um die Gemeinden finanziell und organisatorisch zu entlasten</p>
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Das bloße Bereitstellen von Dienstleistungen (z.B. Aufstellen von Ladesäulen, Einrichten von Rufbus-Systemen) funktioniert oft nicht. Effektive Förderung muss Dialogprozesse enthalten und zentrale Akteure einbeziehen.</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Eine Erweiterung des Projektes auf weitere Gemeinden ist unbedingt sinnvoll. Wichtig sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gute Kommunikation zwischen den Gemeinden zum Austausch von Erfahrungen und entsprechender Anpassung der eingeführten Mobilitätslösungen 2. Einbezug wesentlicher Akteure zur Planung und Implementierung flächendeckender Dienstleistungen 3. Ausführliche Dialogprozesse mit Gemeindevertretern, Bürgern und Mobilitätsdienstleistern
<p>Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?</p>	<p>Siehe vorhergehende Ausführungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bürger sind offen gegenüber neuen Lösungen 2. Intensive Dialogprozesse auf allen Ebenen wichtig. 3. Koordination zwischen Gemeinden und Anbietern nötig
<p>Vorhandene Publikationen</p>	
<p>Weblinks</p>	<p>http://www.profilregion-ka.de/index.php/initialisierungsprojekte/verkehr-und-mobilitaet-in-einer-sich-aendernden-gesellschaft</p>

Kategorie Ehrenamt

Ehrenamt: Handicap trifft Haltestelle

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Fellbach	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Sozialministerium Baden-Württemberg	
Projektdauer	Beginn:	Oktober 2016
	Ende:	Dezember 2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung		
Projektziele	Für das Projekt werden Ehrenamtliche gesucht, die Menschen mit Behinderungen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterstützen und die Gesellschaft für das Thema Inklusion sensibilisieren. Menschen mit Behinderungen sollen maßgeblich an Schulungen für ehrenamtlich Engagierte beteiligt werden, um bestimmte Bausteine der Schulungen selbständig durchführen zu können.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt		
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)		
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und des Landesaktionsplanes	

„KOMOBIL 2035“

Projektnehmer /Begünstigter	Regionalverband Ostwürttemberg	
Projektart	Bundesprogramm	
Fördergeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung	
Projektdauer	Beginn:	Mai 2017
	Ende:	Februar 2020
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	<p>Um die „Ressource Ehrenamt“ besser zu verstehen und Instrumente zu entwickeln, wie Engagement bestmöglich durch eine Kooperation und Koordination unterstützt und im Sinne einer Koproduktion von Dienstleistungen in das Mobilitätsangebot integriert werden kann, muss dieses hybride, professionelle und ehrenamtliche System erforscht werden. Das Projekt KOMOBIL 2035 setzt auf bestehende ehrenamtliche Lösungen zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum und wird bestehende kommunale Initiativen zur hauptamtlichen organisatorischen Unterstützung des Vereinswesens berücksichtigen, um Doppelstrukturen zu vermeiden.</p>	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Quantifizierung des Potenzials an Ehrenamtlichen in 2035 durch die Verknüpfung von demographischen und sozioökonomischen Prozessen in unterschiedlichen Raumstrukturen • Bessere Kenntnis der Motive, Erwartungen, Erfolgs- und Misserfolgskriterien für bürgerschaftliches Engagement im Bereich Daseinsvorsorge sowie Mobilität und Prognose für die Zukunft • Inventarisierung und Typisierung von Formen bürgerschaftlichen Engagements in diesen Bereichen sowie der Zusammenarbeit zwischen Ehrenamt und „Hauptamt“ • Entwickeln von Szenarien für zukünftige Formen bürgerschaftlichen Engagements • Einbezug, Unterstützung und Vernetzung der relevanten Akteure auf unterschiedlichen Ebenen 	
Projektergebnisse		

<p>Welche Aktivitäten werden durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sekundäranalyse/Aufbereitung Wissenstand (kommunale Randbedingungen / personelle Ressourcen der Daseinsvorsorge) • Empirische und partizipative Erhebung • Analyse und Konzeption geeigneter Maßnahmen (Definition Zielgruppe, Szenario-Workshop, Anforderung an kommunale und regionale Kümmerer, Ausgestaltung bedarfsorientierter Angebote / Empfehlung für Politik und Verwaltung) • Umsetzung des Konzepts am Beispiel der vernetzten Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg • Verstetigung (Aufbau Informationsportal und -module / Partizipativer Strategieworkshop und Empfehlungen zur Verstetigung) • Übertragbarkeit (für unterschiedliche Themen und Daseinsvorsorge) und Dissemination (Publikationen und Fachveranstaltungen)
<p>Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)</p>	<p>Es sind fünf Handlungsfelder in den Bereichen Mobilität, Grundversorgung, Ehrenamt, Bildung und Gesundheitsversorgung definiert worden, für die ein regionaler Konsens zur Sicherung der Daseinsvorsorge in den ländlichen Räumen angestrebt wird. Daraus soll sich eine Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen ergeben, die insbesondere die Strukturen sichert und weiterentwickelt, um mögliche negative Auswirkungen des demografischen Wandels zu reduzieren.</p>
<p>Kennzahlen des Projekts</p>	
<p>Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien</p>	
<p>Was wurde hinsichtlich sinnvoller Mobilitätslösungen für den Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.</p>
<p>Was wurde bezüglich der Gestaltung von Förderungen im Ländlichen Raum gelernt?</p>	<p>Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.</p>
<p>Ist ein Roll-out des Ansatzes für weitere ländliche Regionen sinnvoll und was sollte dabei beachtet werden?</p>	<p>Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.</p>

Was konnte aus der Durchführung dieses Projekts / Programms für die Mobilität im Ländlichen Raum gelernt werden?	Die Umsetzung läuft noch. Eine Evaluation steht noch aus.
Vorhandene Publikationen	
Weblinks	http://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/komobil2035/das-projekt/ http://www.nexusinstitut.de/de/arbeits-forschungsbereiche/buergergesellschaft-globalisierung-und-identitaet/40-laufende-projekte/715-komobil2035

Barrierefrei unterwegs in Nürtingen

Projektnehmer /Begünstigter	Stadt Nürtingen	
Projektart	Einzelprojekt	
Fördergeber	Sozialministerium Baden-Württemberg	
Projektdauer	Beginn:	Oktober 2017
	Ende:	Dezember 2017
Ausgangssituation und Kurzbeschreibung		
Projektziele	Mit Hilfe eines Stadtplans, welchen es sowohl in Papierform als auch in einer mobilen Version geben wird, wird es Menschen mit Behinderungen erleichtert, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dazu wird durch Ehrenamtliche mit und ohne Behinderungen in einem gemeinsamen Projekt die Barrierefreiheit in Nürtingen festgestellt und in einem Stadtplan dargestellt. Besonders behindertenfreundliche Einrichtungen und Geschäfte werden mit einem entsprechenden Logo erkennbar gemacht.	
Projektergebnisse		
Welche Aktivitäten werden durchgeführt		
Mehrwert des Vorhabens für die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen (Zielgruppe)		
Kennzahlen des Projekts		
Beitrag zu übergreifenden landespolitischen Strategien	Umsetzung des UN-Behindertenrechtskonvention und des Landesaktionsplanes	



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr
Abteilung Nachhaltige Mobilität
Referat: Grundsatz, Klimaschutz, Digitalisierung und Europa
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Geschäftsstelle Kabinettsausschuss Ländlicher Raum
Kernerplatz 10
70182 Stuttgart

Disclaimer:

Für die inhaltliche Ausgestaltung der einzelnen Projekte sind die jeweiligen Fachressorts verantwortlich.