



BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2025

## Ganzheitliche Ansätze zur Verbesserung der Wohnort- mobilität in ländlichen Räumen

2024 zeichnete das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung anlässlich des Wettbewerbs „Zu Hause unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“ erfolgreiche Projekte aus, die der Verbesserung der Wohnortmobilität in ländlichen Räumen dienen. Diese Projekte trugen dazu bei, die Mobilität der Menschen in Wohnquartieren ländlicher Räume zu optimieren. Das wirkte sich positiv auf den Fuß- und Radverkehr und andere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aus. Insbesondere die Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, Zufußgehen und Carsharing gewinnt gegenüber der privaten Pkw-Nutzung an Bedeutung.

Die besten drei der insgesamt 20 ausgezeichneten Projekte veranschaulichen, inwiefern ganzheitliche Ansätze, die mehrere Maßnahmen miteinander kombinieren, die Mobilität in den Wohnquartieren ländlicher Räume besonders verbessern können. Um multimodale Wegeketten zu ermöglichen, wurden Mobilitätsangebote sinnvoll miteinander verknüpft. Die Kommunen nutzten hierfür ihren Gestaltungswillen, kombinierten investive Infrastrukturmaßnahmen mit nicht investiven Maßnahmen und setzten unterschiedliche Kommunikationsformate ein, um möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner zu erreichen.

von

Johannes Schneider  
Luisa Reher

## Vorwort



Foto: Jürgen Schulzki

**Liebe Leserinnen und Leser,**

Mobilität beginnt direkt vor der Haustür. Ob der Schulweg sicher ist, der Bus zuverlässig fährt oder Rad und E-Bike leicht genutzt werden können – all das entscheidet über Lebensqualität im Alltag.

Mit dem vom Bundesbauministerium ausgelobten Wettbewerb „Zu Hause unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“ haben 20 Kommunen gezeigt, wie vielfältig und innovativ Mobilität im Wohnumfeld gestaltet werden kann. Drei Projekte machen besonders deutlich, was möglich ist:

- Pfaffenhofen an der Ilm setzt mit On-Demand-Bussen, Sharing-Stationen und Aktionen wie „Auto abgeben“ neue Impulse für klimafreundliche Mobilität.
- Neunkirchen stärkt den Umweltverbund – mit sicheren Schulwegen, attraktiven Fußwegen und einer verbesserten Radinfrastruktur in der Stadt.
- Der Landkreis Reutlingen verbindet im Projekt LandMobil E-Carsharing, E-Scooter, Fahrradservices und eine Mitfahrplattform zu einem flexiblen Gesamtpaket.

Diese Beispiele zeigen: Wenn Kommunen und Bürgerinnen und Bürger gemeinsam handeln, entstehen Lösungen, die den Alltag leichter machen, das Wohnumfeld entlasten und die Mobilitätswende voranbringen.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat die Erkenntnisse des im Rahmen des Bundesprogramms *Region gestalten* realisierten Wettbewerbs ausgewertet. Ich lade Sie herzlich ein, sich von den Ideen inspirieren zu lassen – und vielleicht auch in Ihrer Kommune neue Wege zu gehen.



Dr. Peter Jakubowski  
Stellvertretender Leiter des Bundesinstituts für  
Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

# Wohnortmobilität in ländlichen Räumen

Die meisten zurückgelegten Wege beginnen oder enden vor der eigenen Haustür. Welches Verkehrsmittel genutzt wird – zum Beispiel der Bus, das Fahrrad oder das Auto – hängt stark vom Wohnviertel und den dort verfügbaren Mobilitätsangeboten ab. Der Wohnort beeinflusst also maßgeblich, welche Verkehrsmittel genutzt und wie viel CO<sub>2</sub>-Emissionen dadurch verursacht werden.

Insbesondere in ländlichen Räumen mangelt es häufig an attraktiven Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Viele Menschen sind dort auf das Auto angewiesen, um beispielsweise den Weg zur Arbeit zu bewältigen, Einkäufe zu erledigen oder Arzttermine wahrzunehmen.

Auch in ländlichen Räumen gibt es jedoch tragfähige Konzepte, die direkt im Wohnviertel ansetzen. Nutzerfreundliche Mobilitätsangebote tragen dazu bei, die Lebensqualität zu verbessern und schaffen zusätzliche Möglichkeiten, um von A nach B

zu gelangen. Ist ein Wohnviertel zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar und stehen sogar Sharing-Angebote zur Verfügung, werden tendenziell weniger Parkplätze für Autos benötigt. Dadurch können Baukosten eingespart werden und es kann mehr Raum für zum Beispiel Spielplätze und Grünflächen entstehen. Außerdem werden so die Verkehrs- und Mobilitätswende sowie kommunale und nationale Klimaschutzziele unterstützt. Dafür eignen sich ganzheitliche Planungsansätze, die mehrere Maßnahmen miteinander verknüpfen und so die Wechselwirkung zwischen räumlichen Strukturen und Mobilität nutzen und fördern.

2024 wurden im Zuge des BBSR-Wettbewerbs „Zu Hause unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“ 20 erfolgreiche Projekte zur Förderung der Wohnortmobilität in ländlichen Räumen ausgezeichnet und via [www.mobilikon.de](http://www.mobilikon.de) der Öffentlichkeit vorgestellt. Drei Projekte werden im Folgenden genauer betrachtet.

# Drei Beispiele zur Verbesserung der Wohnortmobilität in ländlichen Räumen

Insbesondere drei Gewinnerprojekte zeigen auf, wie die Mobilität vor Ort durch Verzahnung mehrerer Maßnahmen und Aktivitäten verbessert werden kann. Ausgerichtet an den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Kommune wurden verschiedene Angebote geschaffen, um die Mobilitätssituation zu optimieren und multi- sowie intermodale Wegeketten zu ermöglichen.

So werden die Bedingungen für die Nutzung des Umweltverbunds verbessert, was dazu führt, dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge – etwa Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheime – besser erreichbar sind.

Besonders effektiv sind ganzheitliche Handlungsansätze, mithilfe derer Kommunen mehrere miteinander verknüpfte Maßnahmen umsetzen. Dazu gehören zum Beispiel die Infrastruktur betreffende investive Maßnahmen und neue Verwaltungs- oder Kommunikationsprozesse betreffende nicht investive Maßnahmen.

Die drei bestplatzierten Gewinnerprojekte verfolgen solche ganzheitlichen Ansätze. Einer davon umfasst sowohl die Errichtung einer Mobilitätsstation und den Ausbau des dorthin führenden Radwegs als auch Preisanreize und gezielte Kommunikationsmaßnahmen, um den Umweltverbund attraktiver zu machen. Ziel ist es, ein integriertes und nachhaltiges Mobilitätssystem zu schaffen, das dazu beiträgt, die Lebensqualität in den Wohnquartieren zu verbessern – und das zugleich umwelt- und ressourcenschonend ist. Berücksichtigt werden müssen dabei verschiedene Aspekte und Dimensionen der Mobilität:

- **Integration und Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger:** Es gilt, nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn und Fahrrad sowie dem Fußverkehr zu schaffen, um die Erreichbarkeit von Verkehrsknoten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu verbessern.
- **Einwohnerinnen und Einwohner:** Die lokale Bevölkerung muss in den Planungsprozess eingebunden werden, damit die Perspektiven und Bedürfnisse der Menschen berücksichtigt werden können.
- **Klimaschutz:** Umweltfreundliche Verkehrsmittel gilt es zu fördern, wohingegen der MIV reduziert werden muss, um die Umweltbelastung zu minimieren.
- **Stadtplanung und Infrastruktur:** Mobilitätsaspekte müssen in die Stadtplanung integriert werden, um eine Infrastruktur zu schaffen, die geeignet ist, die Mobilität vor Ort zu fördern.

**Multimodalität** beschreibt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Zwecken. Nutzt eine Person für den Weg zur Arbeit beispielsweise den Pkw, für den Weg zum Supermarkt hingegen das Fahrrad, handelt es sich um multimodales Verkehrsverhalten.

**Intermodalität** bedeutet, unterschiedliche Verkehrsmittel auf ein und denselben Weg miteinander zu kombinieren. Nutzt eine Person beispielsweise das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen und von dort aus mit der Regionalbahn zur Arbeitsstätte weiterzufahren, handelt es sich um eine intermodale Wegekette.

i

## Differenziertes Mobilitätssystem im Landkreis Reutlingen

### LandMobil – Landkreis Reutlingen

Im Landkreis Reutlingen (Baden-Württemberg) diente das Pilotprojekt „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ von 2021 bis 2023 der Erprobung von flexiblen und klimafreundlichen Mobilitätsmaßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welche im Nahverkehrsplan für den Landkreis verankert ist.

Das Projekt verfolgte das Ziel, die Anschlussmobilität – insbesondere die Überbrückung der sogenannten ersten und letzten Meile – und somit die Lebensqualität der Bevölkerung in ländlichen Wohngebieten des Landkreises Reutlingen zu verbessern. Zugleich trug es zur Sicherung von Teilhabe und Daseinsvorsorge bei.

Über einen Zeitraum von 2,5 Jahren wurden in ausgewählten Wohnquartieren zahlreiche Angebote geschaffen und zusammengeführt. Die Angebote zielen darauf ab, den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden.

In den Pilotkommunen Engstingen (ca. 5.200 Einwohnerinnen und Einwohner) und Münsingen (ca. 14.900 Einwohnerinnen und Einwohner) wurden verschiedene Maßnahmen zur Überbrückung der ersten und letzten Meile von und zum ÖPNV ergriffen. Als erste Bausteine dienten flexibles E-Bikesharing (Free-floating-Angebote) sowie eine intermodale Routingplattform inklusive Mitfahrplattform – ein digitales System, das verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote miteinander kombiniert, um so die bestmögliche Route vorzuschlagen. In allen Stadt- und Ortsteilen der beiden Kommunen standen den Einwohnerinnen und Einwohnern insgesamt 100 E-Bikes zur Verfügung.



Einweihung des E-Bikesharings im LandMobil-Projekt

Foto: Landratsamt Reutlingen

Danach gingen die erste E-Carsharing-Station sowie Abstell- und Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder in Betrieb, anschließend folgte eine zweite E-Carsharing-Station. Die beiden E-Carsharing-Stationen, in jeder Kommune befindet sich eine, sind so verortet, dass die Menschen sie gut in ihre alltäglichen Wege integrieren können. Sie bieten direkten Anschluss an den ÖPNV sowie die Möglichkeit, Fahrrad oder E-Scooter problemlos abstellen zu können. Im Projektverlauf wurden die E-Bikes durch eine E-Scooter-Flotte ersetzt, die deutlich besser angenommen und auf sechs weitere Kommunen im Landkreis verteilt wurde. Die Routingplattform wurde nach Projektende nicht weitergeführt. Die Mitfahrplattform hingegen erhielt ein neues Konzept und wurde in Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen Sigmaringen und Zollernalbkreis neu ausgerollt.

Die Mobilitätsangebote, ihre Funktionsweise und Preismodelle wurden auf zahlreichen Veranstaltungen vor Ort präsentiert. Dort konnten sie getestet werden, die ÖPNV-Angebote wurden beworben und es wurden individuelle Beratungen zum Thema Elektromobilität ermöglicht. Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger wurden erfasst und die Angebote dementsprechend modifiziert. So konnte eine Änderung des Mobilitätsverhaltens initiiert werden.

Das Projekt endete 2023. Seitdem wird das Mobilitätsangebot kontinuierlich weiterentwickelt, angepasst und fortgeführt. Das Landratsamt Reutlingen koordinierte das Projekt nicht nur, es unterstützt und begleitet die Kommunen auch weiterhin.

**LandMobil** – Landkreis Reutlingen eröffnet im ländlichen Raum klimaschonende Alternativen zum (Zweit-)Pkw, indem E-Scooter- und E-Carsharing, Mobilitätsstationen und eine Routingplattform inklusive Mitfahrnetzwerk miteinander kombiniert werden.

## Mobilitätsmanagement in Neunkirchen

### Integrierte Mobilität denken, den Umweltverbund stärken

Mit dem Aufbau eines interdisziplinär ausgerichteten kommunalen Mobilitätsmanagements schuf die knapp 13.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Gemeinde Neunkirchen in Nordrhein-Westfalen die Grundlage ihrer zukünftigen Stadtentwicklung. Wichtige strategische Weichen waren das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (2019) und das Kommunale Radverkehrskonzept (2024). 2021 wurde ein kommunales Mobilitätskonzept beschlossen, dessen 38 Maßnahmen seitdem sukzessive umgesetzt werden. Die Stadtentwicklung soll schrittweise den Anforderungen nachhaltiger Mobilität angepasst werden, um das erklärte Ziel der Gemeinde zu erreichen: nachhaltige Mobilität zu fördern und den Autoverkehr zu reduzieren.

Mithilfe eines interdisziplinären Ansatzes, der Stadtentwicklung, Schulverkehr, Infrastruktur, Mobilität und Klimaschutz umfasst, werden unterschiedliche Themengebiete miteinander verknüpft und neu gedacht, bisherige Verhaltensmuster hinterfragt und neue Ansätze erprobt.

Ein 2020 erfolgter Fußverkehrs-Check floss in den Handlungsplan ein und an allen Schulen wurde ein schulisches Mobilitätsmanagement implementiert: Die Situation der einzelnen Schulen wurde vor Ort bewertet und aufgrund dessen wurden geeignete Maßnahmen ergriffen

und umgesetzt – beispielsweise wurden Abhol- und Bringzonen für sogenannte Eltern-Taxis installiert.

Wesentliche Handlungsfelder sind die Umgestaltung der Ortsmitte und die Verbesserung des Wohnumfelds. Infolge des Abrisses eines öffentlichen Parkplatzes und mehrerer Gebäude entfielen 100 öffentliche Stellplätze, die lediglich zu etwa einem Drittel an anderer Stelle wiederhergestellt werden. Auf dem so entstandenen Platz werden derzeit fünf Gebäude mit circa 40 neuen Wohnungen errichtet. Eine neue Parkpalette bietet nicht nur Mieterinnen, Mieter, Eigentümerinnen und Eigentümern Parkmöglichkeiten, sondern auch circa 30 öffentliche Stellplätze. Die Entfernung kostenloser Dauerparkplätze initiiert auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens: So wird der Umweltverbund als alternative Mobilitätsoption attraktiver. Zu den bisher umgesetzten Maßnahmen zählen insbesondere

- die Rücknahme von Parkplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität im Bereich des neuen Rathausquartiers,
- die Verbesserung der Radinfrastruktur (Radständer, Radboxen, Reparaturinseln) an allen relevanten Punkten in Neunkirchen,

- die Schaffung von Abhol- und Bringzonen für sogenannte Eltern-Taxis an den Grundschulen,
- der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen,
- die Sensibilisierung der Bevölkerung mittels Aktionen der Europäischen Mobilitätswoche.

Indem der Radverkehrsanteil deutlich erhöht und die Fußwegeverbindungen zwischen allen Stadtquartieren möglichst barrierefrei verbessert werden, soll der Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund forciert und erleichtert werden. Die Aktivitäten der Gemeinde tragen dazu bei, das Wohnumfeld Neunkirchens und die Mobilitätssituation der Menschen vor Ort zu verbessern.

## Multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Pfaffenhofen a. d. Ilm

### Bitte Wenden!

Das Projekt „Bitte Wenden!“ entstand 2022 anlässlich des integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 der Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm (Bayern). Entwickelt werden soll ein agiles und bedarfsoorientiertes Mobilitätskonzept, um umweltfreundliche



**Das kommunale Mobilitätsmanagement in Neunkirchen** reduzierte unter anderem die Anzahl der Kfz-Parkplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität. Es wurden Abstellanlagen für Fahrräder installiert sowie Abhol- und Bringzonen für sogenannte Eltern-Taxis eingerichtet.



Velo City Station Rathaus



Foto: Gemeinde Neunkirchen



Mobilitätsstation im ecoQuartier

Foto: Stadtwerke Pfaffenhofen a. d. Ilm

i

In Pfaffenhofen a. d. Ilm wurden **multimodale Mobilitätsdienstleistungen** geschaffen – zum Beispiel Sharing-Stationen, die mit dem ÖPNV verknüpft sind, oder die Aktion „Auto abgeben“.

Stadtviertel zu schaffen, indem den Bewohnerinnen und Bewohnern Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt werden. Das übergeordnete Ziel ist, den MIV-Anteil in Pfaffenhofen zu verringern und die Treibhausgas-Emissionen bis 2035 um 100 % zu reduzieren.

Dieses Konzept sieht vor, Sharing-Stationen sinnvoll mit dem ÖPNV zu verknüpfen und somit ein klimaverträgliches Mobilitätsangebot mit E-Bikes, Lastenrädern und einem E-Sharing-Auto zu schaffen. Für jedes Stadtviertel sollte eine individuell angepasste, mit den Anwohnerinnen und Anwohnern erarbeitete Lösung gefunden und mithilfe einer eigens dafür errichteten Mobilitätsstation getestet werden. 2023 erhielten die Menschen zudem die Möglichkeit, ihr privates Auto für vier bis acht Wochen abzugeben und stattdessen mithilfe eines zur Verfügung gestellten Mobilitätsbudgets die alternativen Angebote der Stadtwerke und des Umweltverbunds zu testen (Aktion „Auto abgeben“). Darüber hinaus wurde die Anzahl der Haltestellen für den Bedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr) erhöht. In der Nähe eines Seniorenheims und einer Kindertagesstätte entstand ein multimodaler Verknüpfungspunkt im Wohnquartier, der die Erreichbarkeit und die Wohnortmobilität verbessert. Hinzu kam die Aktion „Beet statt Parkplatz“: Auf einem Parkplatz wurde ein mobiles, mit Informationen zur Automobilität versehenes Blumenbeet errichtet, um es den Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen,

sich kritisch mit dem Thema Platz- und Flächenverbrauch aus-einanderzusetzen.

Im Stadtviertel ecoQuartier wurde eine mobile Sharing-Station platziert, die auch als Bushaltestelle dient, und über einen Zeitraum von vier Monaten getestet. Feedbackrunden und Sprechstunden zum Thema Mobilität begleiteten die Maßnahmen. Schon während der ersten Testphase führten Rückmeldungen der Teilnehmenden dazu, dass sowohl die Station als auch die bereitgestellten Fahrzeuge angepasst wurden. So konnten das Angebot optimiert, Fehler behoben und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner besser berücksichtigt werden.

## Koordination der ganzheitlichen Projektansätze zur Wohnortmobilität

Einige zentrale Aspekte der drei Projekte haben sich als besonders wichtig für die erfolgreiche Umsetzung ganzheitlicher Ansätze zur Optimierung der Wohnortmobilität erwiesen. Die drei Projektkommunen standen vor einer Reihe verkehrsräumlicher Herausforderungen, die es erforderten, die Mobilitätsplanung neu auszurichten. Zu den größten Herausforderungen zählten die Verkehrsüberlastung durch den MIV, die zunehmenden Pendelbewegungen, die hohen

Treibhausgasemissionen sowie der fehlende Anschluss an den ÖPNV. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, war es wichtig, die erforderlichen Maßnahmen in bestehende kommunale Konzepte zu integrieren und Fußverkehrs-Checks zu veranlassen.

Um die vielfältigen Maßnahmen sinnvoll miteinander zu verknüpfen, ist eine integrierte Planung erforderlich. Das Thema Mobilität muss verwaltungsintern hohe Priorität genießen, um eine strukturierte Koordination der fachübergreifenden Zuständigkeitsbereiche zu ermöglichen. Kommunales Mobilitätsmanagement setzt an genau dieser Stelle an und kann dabei helfen, multimodale Mobilitätsdienstleistungen aufeinander abzustimmen und so ein differenziertes Mobilitätsystem zu gestalten, das sich an den Stärken des jeweiligen Angebots vor Ort orientiert.

### Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

Erstrebenswert ist, verschiedene Verkehrsmittel kombiniert zu nutzen, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Insbesondere die Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, Zufußgehen und Carsharing gewinnt gegenüber der privaten Pkw-Nutzung an Bedeutung. Mobilitätsangebote sinnvoll miteinander zu verknüpfen und intermodale Wegeketten zu ermöglichen, setzt jedoch eine zentrale koordinierende Stelle voraus. Die Stadt Pfaffenhofen rief das Projekt „Bitte wenden!“ gemeinsam mit den örtlichen Stadtwerken ins Leben. Hauptverantwortlich für das Konzept und dessen Verwirklichung war das Team Mobilität der Stadtverwaltung. Es wurde eine Person eingestellt, die das Projekt maßgeblich betreute. Um möglichst effizient vorzugehen, wurden die Aufgaben gemäß den Kompetenzen der jeweiligen Fachgebiete verteilt.

Die vertrauensvolle Zusammenarbeit trug dazu bei, dass Probleme schnell erkannt und gelöst werden konnten. Das resultierte in der Weiterentwicklung der Mobilitätsstation und der schnellen Behebung von Softwarefehlern. Dank gezielter Marketingmaßnahmen und der Einbindung der Bürgerinnen und Bürger waren alle Beteiligten stets informiert und imstande, aktiv am Projekt mitzuwirken.

### Mobilitätsmanagement

Das kommunale Mobilitätsmanagement ist ein ressortübergreifendes Instrument, mithilfe dessen das Mobilitätsverhalten auf kommunaler Ebene beeinflusst wird. Es umfasst die Koordination der Planungs- und Umsetzungsprozesse der kommunalen, für Verkehr und Mobilität zuständigen Fachbereiche. Dadurch soll ein effizienter, umweltfreundlicher, sozialverträglicher und somit nachhaltiger Personenverkehr geschaffen werden. Das Thema Mobilität ist einer Stabsstelle der Stadt Neunkirchen und somit dem unmittelbaren Einflussbereich des Bürgermeisters zugeordnet. Die Verwaltung koordinierte, moderierte und organisierte die

einzelnen Projekte. Unter Mitwirkung der Öffentlichkeitsarbeit wurden verschiedene Akteure wie Rad-AGs, Radhändler, Heimatvereine, Polizei, Verkehrswacht, Schulen und Ehrenamtliche eingebunden, um deren fachliche Kompetenz zu nutzen und die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen. Im Ergebnis sorgten die verwaltungsinternen Strukturen in Neunkirchen für eine Verbesserung des Umweltverbunds.

### Differenziertes Mobilitätssystem

Mehrere kundenorientierte Angebote strategisch miteinander zu verknüpfen, kann Alternativen zum privaten Pkw schaffen. Damit das gelingt, muss mit zahlreichen Akteuren kooperiert werden. Das Projekt „Land Mobil“ wurde hauptsächlich vom Landratsamt Reutlingen koordiniert, insbesondere von der Abteilung Nahverkehr und Mobilität. Kooperiert wurde mit den Pilotgemeinden Engstingen und Münsingen, externen Dienstleistern für E-Carsharing und E-Scooter, Fördermittelgebern, kommunalen Gremien, Vereinen, Tourismusverbänden sowie den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Auch darüber hinaus wurden Synergien genutzt: Überschneidungen und Potenziale zwischen der Anlaufstelle zur Erstberatung Elektromobilität und Ladeinfrastruktur haben sich als hilfreich herausgestellt, um gemeinsame Werbe- und Informationsaktionen durchzuführen. Zudem konnten die für die Ausschreibung der Buslinien zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Fachwissen zum Vertragberecht einbringen. Außerdem arbeitet die Abteilung für nachhaltige Regionalentwicklung eng mit der Klimaschutzbeauftragten zusammen, zu deren Aufgaben auch Fragen der nachhaltigen Mobilität gehören. So fließen neue Ideen, Impulse, Herangehensweisen und Perspektiven aus anderen Themenfeldern in die Projekte ein. Zudem förderte das starke Engagement in den Pilotgemeinden das vertrauensvolle Miteinander, was sich wiederum als zentraler Erfolgsfaktor erwies.

Regelmäßige Treffen, Projektsteuerungssitzungen und Abstimmungsrunden mit den beteiligten Gemeinden trugen dazu bei, dass sämtliche Aspekte des Projekts hinreichend berücksichtigt und reibungslos umgesetzt werden konnten. Das ermöglichte es, effizient zu planen, rechtzeitig die erforderliche Infrastruktur bereitzustellen, die Öffentlichkeitsarbeit zu organisieren und die Angebote basierend auf den regelmäßig eingeholten Rückmeldungen anzupassen.

Dank der übergreifenden Zusammenarbeit, sowohl verwaltungsintern als auch mit externen Akteuren, konnten Synergieeffekte in allen drei Projekten sinnvoll genutzt werden. Die enge Vernetzung der beteiligten Akteure ermöglichte es, Aufgaben effektiv zu verteilen, die bestehende regionale Infrastruktur optimal zu integrieren und die Akzeptanz in den Wohnquartieren zu erhöhen. So ließen sich die Angebote bedarfsgerecht anpassen, was zur erfolgreichen Weiterentwicklung der Projekte beitrug.

## Sharing als Verbindungselement

In allen drei Projekten wurden mehrere Mobilitätsmaßnahmen gleichzeitig ergriffen. Sharing-Angebote erwiesen sich dabei als sinnvolles Instrument, um bestehende und neue Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen. Sie bieten Flexibilität, da sie es ermöglichen, Fahrzeuge bedarfsabhängig zu nutzen. Sie sind zudem kosteneffizient, fördern multimodale Mobilität, reduzieren den Flächenverbrauch und stärken das soziale Miteinander, indem Mobilitätsstationen beispielsweise um Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzt werden. Insbesondere in ländlichen Räumen sind Sharing-Angebote eine wertvolle Ergänzung des bestehenden Angebots. Bikesharing etwa verbessert die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen. Vor allem Menschen ohne Führerschein oder ohne eigenen Pkw profitieren von solchen Dienstleistungen.

Indem ein neues Sharing-Angebot mit einer bereits bestehenden Haltestelle des On-Demand-Verkehrs verknüpft wurde, entstand im Stadtviertel ecoQuartier in Pfaffenhofen sukzessive eine Mobilitätsstation. Das Sharing-Angebot umfasste zunächst E-Bikes und unterschiedliche Lastenräder, die zu Transportzwecken genutzt werden können. Inzwischen steht am selben Standort zudem ein E-Sharing-Fahrzeug inklusive Ladestation bereit. Um dies zu ermöglichen, wurden drei zusammenhängende öffentliche Kfz-Parkplätze umgewidmet.

Mobilitätsbedürfnisse sind vielfältig und komplex. Sharing-Angebote können die dafür notwendige Flexibilität bieten und somit individuelle multimodale Wegeketten ermöglichen. Indem Sharing-Angebote in Mobilitätsstationen integriert werden, kann der öffentliche Raum effizienter genutzt werden. Die damit einhergehende Reduktion des ruhenden Kfz-Verkehrs birgt Potenzial für zusätzlichen Aufenthaltsraum oder Begrünung und somit für eine höhere Lebensqualität in der Nachbarschaft.

In dem Projekt „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ steht die Stärkung und Ergänzung der Bus- und Bahnverbindungen in den ländlich geprägten Regionen des Landkreises im Vordergrund. Um das zu ermöglichen, setzen die Sharing-Angebote auf Verkehrsmittel, die der herausfordernden Topographie der schwäbischen Alb gerecht werden. Sowohl E-Bike-, E-Scooter- als auch E-Carsharing-Möglichkeiten wurden an mehreren Standorten eingerichtet, um die sogenannte letzte Meile möglichst komfortabel zu gestalten. Diese Sharing-Angebote erweisen sich für die letzte Meile, die sich vor allem auf die Zu- und Abwege von ÖPNV-Haltestellen bezieht, als besonders nützlich. Sie ermöglichen es den Bürgerinnen und Bürgern, das jeweils geeignete Verkehrsmittel zu wählen. So wird flexible, bedarfsgerechte Mobilität vor der eigenen Haustür gefördert. Sichere Abstellanlagen mit direktem ÖPNV-Anschluss tragen außerdem dazu bei, Nutzungshemmnisse abzubauen.



Aktion „Beet statt Parkplatz“ Foto: Stadtwerke Pfaffenhofen a. d. Ilm

## Fokus Bürgerbeteiligung

Alle drei Projekte verfolgen neben der obligatorischen Bürgerbeteiligung zahlreiche weitere partizipative Ansätze. Diese umfassen nicht nur die reine Informationsweitergabe, sondern sie zielen auch darauf ab, die lokale Bevölkerung unmittelbar an Entscheidungsprozessen zu beteiligen, Maßnahmen zu erproben sowie Multiplikatorinnen und Multiplikatoren einzubinden, um die Akzeptanz der Projekte zu fördern und sie noch erfolgreicher zu gestalten.

Ein zentraler Ansatz aller Projekte ist es, die Menschen vor Ort frühzeitig und kontinuierlich einzubeziehen. Mithilfe von Social-Media-Kanälen, Online-Plattformen und Veranstaltungen wurden die Bürgerinnen und Bürger stets auf dem Laufenden gehalten, damit sie sich aktiv einbringen konnten. Vor allem das Projekt „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ legte großen Wert auf umfassende Öffentlichkeitsarbeit. Genutzt wurden Informationsstände, Veranstaltungen und Werbung sowohl vor Ort als auch auf digitalen Kanälen. Die Informationsstände wurden in lokale Veranstaltungen integriert, um den Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern zu fördern und ihre Fragen und Bedürfnisse direkt zu erfassen.

Zudem wurden unterschiedliche interaktive Formate genutzt, die es Interessierten ermöglichen, ihre Meinung zu äußern – beispielsweise Umfragen, Feedbackrunden, Beratungsangebote und (Auftakt-)Veranstaltungen. Bürgerinnen und Bürger konnten so zum Beispiel neue Angebote testen oder Wünsche und Bedenken äußern. Diese partizipative Mitgestaltung förderte nicht nur die Akzeptanz der Maßnahmen, sondern ermöglichte es auch, sie besser an die tatsächlichen Bedürfnisse der Menschen anzupassen.

Anhand der Rückmeldungen der Nutzerinnen und Nutzer wurden die Mobilitätsangebote schließlich erprobt und modifiziert. Sie flossen in Pfaffenhofen beispielsweise in die Weiterentwicklung der Mobilitätsstation und anderer Projektteile ein. Bürgerinnen und Bürger konnten in Pfaffenhofen auch an Veranstaltungen wie der Aktion „Auto abgeben“ teilnehmen, was die Beteiligung und Kooperation förderte. Auch die Aktion „Beet statt Parkplatz“ war eine partizipative Maßnahme, die direkte Mitgestaltung ermöglichte. Bei „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ wurde anhand der Rückmeldungen zum Beispiel das E-Bike- auf E-Scooter-Sharing umgestellt, um die Akzeptanz des Angebots zu verbessern.

Darüber hinaus wurden Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Aktionen und Veranstaltungen zu Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Sie trugen das Wissen über das Projekt in die Bevölkerung und förderten so die soziale Interaktion. Indem Bürgerinnen und Bürger miteinander sprachen und ihre positiven Erfahrungen mit anderen teilten, wurden mehr Menschen erreicht. Das förderte die Akzeptanz der Maßnahmen in den Wohnquartieren maßgeblich.

In Neunkirchen trugen zum Beispiel die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche mit Radtour-Angeboten, Wanderungen, Verkehrssicherheitsaktionen sowie Mottotagen an Grundschulen und Kindergärten zur Information der Bevölkerung bei.

Außerdem wurde dort eng mit Heimatvereinen, Sportvereinen und weiteren ehrenamtlich Tätigen kooperiert. Auch die Rad-AG und lokale Radhändler wurden eingebunden. Diese Akteure halfen dabei, Mobilitätsprojekte zu planen und zu verwirklichen, Pedelec-Kurse und Verkehrssicherheitsaktionen zu realisieren oder Radinfrastrukturprojekte zu gestalten. So wurden die Menschen vor Ort nicht nur zu Empfängerinnen und Empfängern von Dienstleistungen, sondern zu aktiv Beteiligten. Auch dies trug dazu bei, das Engagement der Menschen zu fördern, die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen zu erhöhen und zielgruppengerechte Lösungen zu entwickeln.

## Weitere Einflussgrößen

Neben partizipativen Ansätzen und strukturierter Koordination war **gezieltes Marketing**, insbesondere via **Social Media**, ein zentraler Faktor, um die Teilnehmerzahlen bei

Veranstaltungen und Aktionen zu erhöhen und die Öffentlichkeitswirksamkeit zu optimieren. Bei „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ halfen zum Beispiel drei Social-Media-Kampagnen mit regional bekannten Influencern dabei, relevante Zielgruppen zu erreichen und das Projekt bekannter zu machen. Auch auf politischer Ebene wurde das Thema Mobilität in Neunkirchen stark gefördert und sozusagen zur Chefsache erklärt. Die positive Haltung der politischen Gremien und die Unterstützung seitens der Verwaltung ermöglichen eine enge Zusammenarbeit zwischen den politisch Verantwortlichen und den Fachabteilungen. Dies wiederum half dabei, die Maßnahmen zielgerichtet umzusetzen.

Die Fördermittelakquise spielte ebenfalls eine wichtige Rolle. In Neunkirchen beispielsweise wurden **verschiedene Förderböpfe** genutzt, um die Finanzierung der Maßnahmen und den Infrastrukturausbau sicherzustellen. Dies trug maßgeblich zur Realisierung des Projekts bei.

**Kooperation und Vernetzung** waren ebenso bedeutende Erfolgsfaktoren, vor allem das Projekt „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ profitierte davon. Die Einbindung externer Beratungsbüros und die wissenschaftliche Begleitung durch den Fördermittelgeber ermöglichen es, die Maßnahmen im Projektverlauf kontinuierlich anzupassen und zu verbessern. Akteure wie die Tourist-Information und der Tourismusverband Mythos Schwäbische Alb halfen dabei, das Projekt betreffende Informationen zu verbreiten und die Mobilitätsangebote auch Besucherinnen und Besuchern der Stadt zugänglich zu machen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt war die **Projektevaluation**. Im Projekt „LandMobil – Landkreis Reutlingen“ wurde sie mithilfe oben genannter Beratungsbüros und wissenschaftlicher Begleitung durchgeführt. So konnten die Angebote stetig optimiert werden und die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer ließen sich besser berücksichtigen.

Darüber hinaus führten viele kleine, aber dennoch sichtbare Aktionen zu schnellen Erfolgen und erhöhter **Sichtbarkeit**. Derartige Maßnahmen in den Wohnvierteln fördern die Akzeptanz und entfalten unmittelbar Wirkung, was das Vertrauen der Menschen stärkt und sie motiviert, sich an weiteren Aktivitäten zu beteiligen. Wichtig war dabei, ein **Testumfeld** zu schaffen, das es den Menschen erleichterte, ihr Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und alternative Angebote und Dienstleistungen auszuprobieren. Dies ermöglichte es ihnen, sich mit neuen Angeboten auseinanderzusetzen und unterstützt perspektivisch dabei, ein verändertes Mobilitätsverhalten langfristig zu verankern.

# Fazit

In ländlichen Räumen existieren häufig wenige Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung. Genau dies kann jedoch ganzheitliche Ansätze begünstigen – das zeigen die drei vorgestellten Projekte eindrucksvoll. Das Potenzial, mehrere Maßnahmen im Wohnumfeld zu initiieren und miteinander zu verknüpfen, um multi- und intermodale Mobilität zu ermöglichen, ist groß. Die Handlungsspielräume in ländlichen Kommunen bieten Chancen für die Mobilität vor Ort. Neben politischem Willen ist strukturierte Koordination erforderlich, die interdisziplinäre Ansätze berücksichtigt, denn verschiedene Maßnahmen miteinander zu vereinen, setzt eine enge Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachbereiche voraus. Ganzheitliche Ansätze in Wohnquartieren bieten sich besonders an, wenn vor Ort nur wenige oder noch gar keine Mobilitätsalternativen zum Pkw existieren.

Sowohl die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung als auch die Kooperation mit lokalen Unternehmen, Verbänden und vor allem der Bevölkerung tragen maßgeblich zum Erfolg ganzheitlicher, integrierter Verkehrs- und Mobilitätsplanung bei. Um Mobilitätsprojekte in Wohngebieten nicht isoliert zu betrachten, bedarf es grundsätzlich verschiedener Handlungsschritte.

## Interdisziplinäre Zusammenarbeit

Fachleute aus unterschiedlichen Bereichen wie der Stadt- und Verkehrsplanung, der Verkehrstechnik und den

Umweltwissenschaften arbeiten zusammen, um geeignete Lösungen zu entwickeln.

## Beteiligung der Interessengruppen

Alle relevanten Interessengruppen einzubeziehen, vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner, ist entscheidend, um unterschiedliche Perspektiven und Bedürfnisse berücksichtigen zu können.

## Regelmäßige Kommunikation

Transparente und regelmäßige Kommunikation zwischen den Beteiligten fördert das Verständnis und die Zusammenarbeit.

## Flexibilität und Anpassungsfähigkeit

Die Fähigkeit, auf neue Herausforderungen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu reagieren, ist wichtig für den Erfolg ganzheitlicher Ansätze.

Alle drei Projekte haben mithilfe dieser Ansätze die Wohnortmobilität in den jeweiligen Kontexten aufgewertet und somit die Lebensqualität vor Ort verbessert.



Quelle: BBSR

## Aktive Mobilität in ländlichen Kommunen: Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren

BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2025, Hrsg.: BBSR, Bonn 2025

Kostenfreier Download unter: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Wie können ländliche Kommunen den Rad- und Fußverkehr gezielt fördern, um Lebensqualität, Klimaschutz und Teilhabe zu stärken? Der Bericht beinhaltet zentrale Erkenntnisse aus dem Wettbewerb „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“, die aus einer Analyse der 20 erfolgreichen Projekte aus dem gesamten Bundesgebiet hervorgehen. Die Vorhaben zeigen, wie durch gezielte Maßnahmen – etwa neue Fahrradstraßen, Mobilitätsstationen oder comfortable Gehwege – der Umstieg auf aktive Mobilitätsformen gelingen kann. Im Fokus stehen konzeptionelle Grundlagen, Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren, mit denen Kommunen die aktive Mobilität stärken können. Des Weiteren werden der Einsatz von Fördermitteln, interkommunale Kooperationen, Beteiligung der Bevölkerung und strategische Öffentlichkeitsarbeit beleuchtet.



Quelle: BBSR, Titelbild: Weeber+Partner

## Mobilität in Wohnquartieren

BBSR-Online-Publikation 27/2024, Hrsg.: BBSR, Bonn 2024

Kostenfreier Download unter: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Um die Faktoren zu verstehen, die den Verzicht auf ein Auto beeinflussen, werden Bewohnerinnen und Bewohner autofreier oder autoreduzierter Quartiere analysiert. Untersucht wird der Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und verschiedenen Einflussfaktoren. Ziel ist es, günstige Bedingungen für den Verzicht auf einen Pkw zu identifizieren und den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, ohne negative Folgen zu riskieren. Die Stellplatzreduktion ermöglicht Einsparungen bei Baukosten und Flächenbedarf, was die Wohnkosten senken und zusätzlichen Raum für Wohn- oder Freizeitnutzung schaffen kann. Zudem können autofreie Quartiere dazu beitragen, umweltfreundlichere Mobilitätsstile zu fördern. Die Studie zielt darauf ab, erfolgreiche Konzepte für autofreie Quartiere zu entwickeln und rechtliche Instrumente zur Steuerung zu identifizieren, um sozial- und umweltverträgliche Mobilität zu fördern.

### Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37  
53179 Bonn

### Kontakt

PG „Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität“ (KoLMo)  
[kolmo@bbr.bund.de](mailto:kolmo@bbr.bund.de)

### Redaktion

Kai Reinbold

### Satz und Layout

Philipp Minten

### Druck

MKL Druck GmbH & Co. KG  
Graf-Zeppelin-Ring 52  
48346 Ostbevern

### Bestellungen

[publikationen.bbsr@bbr.bund.de](mailto:publikationen.bbsr@bbr.bund.de)

Stichwort: BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2025

Die BBSR-Berichte KOMPAKT sind kostenfrei erhältlich und auf der Homepage des BBSR als Download abrufbar:  
[www.bbsr.bund.de/veroeffentlichungen](http://www.bbsr.bund.de/veroeffentlichungen)

### Vervielfältigung



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0). Nähere Informationen zu dieser Lizenz finden sich unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>. Die Bedingungen der CC-Lizenz gelten nur für Originalmaterial.

DOI 10.58007/nt8e-bm05

ISSN 1867-0547 (Print)

ISSN 3052-4245 (Online)

ISBN 978-3-98655-200-8

Bonn, 2025

### Newsletter „BBSR-Forschung-Online“

Der kostenlose Newsletter informiert monatlich über neue Veröffentlichungen, Internetbeiträge und Veranstaltungstermine des BBSR: [www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter)