

Anlage 1.5 - Wie kann Mobilität insgesamt garantiert werden?

Peter Krämer, Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Michelstadt



garantiert mobil!

Konzept zur nachhaltigen Sicherung öffentlicher Mobilität im Odenwaldkreis



Wissen durch Praxis stärkt



Woher kommen wir?



- 96.648 Einwohner
- 155 Einwohner 7 qkm
- 428 km klassifizierte Straßen
- kein direkter Autobahnanschluss
- 58.200 zugelassene Pkw
- 60 Pkw pro 100 Einwohner
- 5.100 Einpendler
- 14.000 Auspendler

- ländlich strukturiert im Ballungsraum Rhein-Main-Neckar und an der Grenze zu Bayern und Baden-Württemberg
- Naherholungsgebiet
- 15 kreisangehörige Städte und Gemeinden „sicherster Landkreis“ in Hessen
- wichtige Standortvorteile: Landschaft und Natur mit Breitbandanschluss



Die (mobile) Gesellschaft im Wandel

- **Mobil zu sein**, ob im eigenen Auto oder mit dem ÖPNV, ist für die Menschen zur Selbstverständlichkeit geworden. Mobil zu sein, gehört gerade im ländlichen Raum zu den Grundpfeilern der Lebensqualität. Mobil sein zu können, ist vielfach aber auch existenzielle Voraussetzung, um z.B. zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt, zum Einkaufen oder zum Freundes- / Verwandtenbesuch fahren zu können.
- **Mobilität ist somit Grundbedürfnis und Aufgabe der Daseinsvorsorge, um den Verfassungsauftrag zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen und fairer Entwicklungschancen in allen Teilregionen Deutschlands zu erfüllen.**

- Ohne Auto geht es nicht...
 - wer auf dem Land an sozialen, gesellschaftlichen und kulturellen Veranstaltungen teilnehmen will, muss in der Regel weite Entfernungen zurücklegen. Dies gilt auch für die Besorgungen des täglichen Lebens
 - nur das eigene Auto erlaubt eine individuelle Freiheit der Lebensgestaltung
 - in ländlichen Kreisen verfügen nur etwa 14 % der Personen ab 17 Jahren über kein eigenes Auto oder über keinen Führerschein (MID 2008)
 - die Nachteile des Lebens auf dem Land werden durch die Verfügbarkeit des Autos kompensiert
⇒ Problem für ältere Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr Autofahren können

Seite 4 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Die Rahmenbedingungen verändern sich (dramatisch)

- **demografischer Wandel**
 - Bevölkerungsrückgang und Veränderung bei der Altersstruktur
 - die Generationenverantwortung zerbricht. Junge und junge Familien zieht es zum Studieren und Arbeiten in die Städte
 - Mobilität im Alter
 - Menschen werden immer älter. Das Bedürfnis nach Mobilität bleibt bis ins hohe Alter bestehen, aber das Mobilitätsverhalten ändert sich und wird individueller
 - körperliche oder auch geistige Beeinträchtigungen oder der Gebrauch von Medikamenten beschränken eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr
 - „Generation Facebook“
 - die junge Generation hat ein anderes Kauf- und Freizeitverhalten
 - Organisation von Mobilität vielfach über soziale Netzwerke
- **struktureller Wandel**
 - wichtige Versorgungsinfrastrukturen konzentrieren sich auf die Mittel- und Unterzentren. Die Lebensqualität in den kleinen Odenwaldgemeinden sinkt.
 - der Internethandel bringt den traditionellen Einzelhandel in Existenznöte



- Strukturprobleme des ÖPNV
 - unattraktiv, unflexibel, zu teuer
 - nur Grundversorgung. Ein Ausbau scheitert an den Finanznöten der ÖPNV-Aufgabenträger
- schwierige Finanzlage der kommunalen Haushalte ⇒ „Rettungsschirm“, „ÖPNV nach Kassenlage“
- **technischer Wandel**
 - Magatrend Digitalisierung
 - Das Smartphone wird zum Technologie- und Innovationstreiber für neue Produkte, auch im ÖPNV
 - Fahrgastinformation in Echtzeit kostengünstig auch im ländlichen ÖPNV realisierbar
- **Branche im Wandel**
 - Verkehrssysteme vernetzen sich
 - zunehmende Liberalisierung ersetzt Regulierung
 - neue Mobilitätskonzepte kommen
 - Fernbusse machen der Bahn Konkurrenz
 - Uber mischt mit Mitfahrangeboten den Taximarkt auf



- über die sozialen Netzwerke organisieren sich neue Mobilitätsformen
- „Teilen“ statt „Besitzen“
- Autobauer kaufen sich in Online-Mobilitätsdienste ein
- Es etablieren sich global Player wie Google („google transit“), die DB („Qixxit“) oder Daimler („Moovel“), die ihre Marktmacht und ihre Kapitalkraft für einen Einstieg in digitale Informationsdienste nutzen
- Elektromobilität



Das ÖPNV-Angebot im Odenwaldkreis

- Der ÖPNV-Aufgabenträger legt die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ (Bedienungsangebot, Qualitätsstandards) im Nahverkehrsplan fest.
 - Gefahr: „ÖPNV nach Kassenlage“
- Als im Sinne der Daseinsvorsorge ausreichende Verkehrsbedienungs hat der Odenwaldkreis im Nahverkehrsplan 2012 die **Bedienungsqualität** der Verbindung zu den zentralen Orten wie folgt festgelegt:



Immerhin werden so

- ⇒ 98 % der Einwohnerschaft im Rahmen der Grundversorgung erschlossen
- ⇒ 75 % der Einwohnerschaft fallen in die erweiterte Grundversorgung
- ⇒ 45 % in den Hauptlinienstandard und
- ⇒ 28 % in den Erschließungsbereich von Innerortslinien

Aber:

- der Hauptlinienstandard ist nicht vollständig umgesetzt
- im Bereich der Grundversorgung keine Wochenendbedienungs
- außerhalb der Hauptlinien keine Bedienung in den Abendstunden



- **Probleme**
 - **schwierige Produktionsbedingungen**
 - fehlende bündelbare Verkehrsnachfrage für eine befriedigende Grundauslastung
 - Dominanz des Schülerverkehrs führt zu extremen Verkehrsspitzen (¼ der Kapazität wird für kurze Spitzenzeit vor Schulbeginn und nach Schulschluss zw. 13-15 Uhr benötigt)
 - unwirtschaftliche Busumläufe und Fahrdienste
 - **geringe spezifische Erlöskraft**
 - geringer Kostendeckungsgrad (37 %), v.a. wegen günstigem Azubi-Tarif
 - hohe Abführungsquote für Fremdnutzung (26 %)
 - Anerkennung von VRN-Fahrausweisen
 - rückläufige Verkehrsnachfrage (v.a. im Ausbildungsverkehr – 5 % v. 2010-15)



Öffentliche Mobilität nachhaltig sichern

- **Der ÖPNV in ländlichen Räumen hat nur dann eine Zukunftsperspektive, wenn er flexibler wird, d.h. quasi „jederzeit“ zur Verfügung steht.**
 - individuelle Mobilität rückt in den Vordergrund. Öffentliche Verkehrsangebote können nur dann konkurrenzfähig sein, wenn sie so umfassend und flexibel zur Verfügung stehen wie das Auto
- **flexible und alternative Betriebsformen im ÖPNV müssen neu gedacht und innovativ vernetzt werden**
 - die klassischen Systeme müssen mit neuen innovativen Konzepten kombiniert werden, um Synergien zu erzeugen
- **überkommene Strukturen sind zu überwinden**
 - Befreiung vom ÖPNV-Ballast: starrer Fahrplan, Aushangplan, Linienbindung und Fahrplangenehmigung
 - Leitgedanke: der ÖPNV im ländlichen Raum muss sich neu erfinden
 - ohne einen umfassenden Turnaround hat der klassische Linienverkehr in ländlichen Räumen keine Zukunft



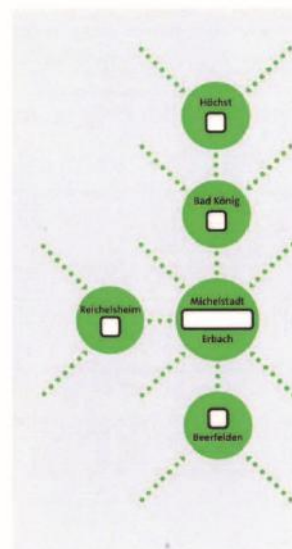
Die Idee der dynamischen Mobilitätsgarantie

- **Mobilitätsgarantie = garantiert mobil**
 - eine „rund um die Uhr“ bestehende (dynamische) Mobilitätsgarantie ersetzt die Suche nach Verbindungen in (starr)en ÖPNV-Fahrplänen
 - Nutzung von **Mitnahmefahrten** als Mobilitätsressource
 - verfügbare Freiplätze in Kraftfahrzeugen, die auf der Relation, die der Fahrgast nutzen will, ohnedies verkehren
 - Mobilitätsgarantie durch Buchbarkeit einer **taxOMobil-Fahrt**
- **Alleinstellungsmerkmal: Integration und Intermodalität**
 - **Mobilität aus einer Hand und zu einem Preis**
 - einheitlicher Kundenvertragspartner
 - einheitlicher Fahrpreis für die gesamte Wegekette
 - **kein „Sammelbecken“ bloßer Mobilitätsangebote**
 - Organisation von Fahrtwegen und Wegekettten unter Nutzung verschiedener Verkehrsträger (intermodal) auf Grundlage der Bedingungen des ÖPNV (Integration)



Die Organisation von garantiert mobil!

- **flexible Mobilität von der Ortschaft ins Zentrum**
 - kein fester Fahrplan sondern dynamische Abfahrtszeiten im Rahmen einer **Mobilitätsgarantie**
 - zum „zuständigen“ Unterzentrum und immer auch zum Mittelzentrum Erbach / Michelstadt
 - Sonderziele außerhalb des Odenwaldkreises (Mobilitätsgarantie abhängig vom Vorhandensein von Kooperationspartnern auf der betrieblichen Ebene)
- **rund um die Uhr und an sieben Tagen in der Woche**
 - zunächst von 5 Uhr bis 22 Uhr täglich
- **barrierefreier Zugang über Buchungsportal mit Voranmeldefrist**
 - wie beim „RufBus“ einheitlich 60 Minuten
 - telefonische Anmeldung über Mobilitätsberater möglich (Servicezeiten täglich von 8-22 Uhr)





- **Einbindung von (privaten und gewerblichen) Mitnahmefahrten**
 - Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind Betriebsleistungen im Rahmen der Mobilitätsgarantie nur darstellbar, wenn auf vorhandene Ressourcen zurückgegriffen wird
 - **Vorhandene Ressourcen sind verfügbare Freiplätze in Kraftfahrzeugen, die auf der Relation, die der Fahrgast nutzen will, ohnehin verkehren.**
 - Angebot und Nachfrage müssen auf einer **Datenplattform** (Buchungsportal) zusammengebracht werden
 - Personenbeförderungsgesetz beschränkt Mitnahmemöglichkeit auf Personenkraftwagen (< 9 Fahrgastplätze einschl. Fahrer)
 - private Mitnahmefahrten
 - gewerbliche Mitnahmefahrten, z.B. Leerfahrten im Taxi- und Mietwagenverkehr oder im freigestellten Schülerverkehr
 - **bürgerschaftliches Engagement**
 - je mehr Bürger bereit sind, andere mitzunehmen, desto größer ist die Basis der Fahrten, auf die im Rahmen von Betriebsleistungen zurückgegriffen werden kann
 - **finanzielle Anreize** sollen ehrenamtliches Engagement fördern
 - **Bürgerbus-Systeme** integrierbar

Zur Einbindung von privaten Mitnahmefahrten in den ÖPNV siehe Exkurs: Der deutsche Rechtsrahmen der Personenbeförderung"



- **immer ein Mobilitätsangebot**
 - hierarchiefrei; der Kunde kann frei zwischen den Angeboten wählen
 - angezeigt wird mindestens die „taxOMobil-Fahrt“ (auf den Relationen, auf denen eine Mobilitätsgarantie gilt)
- **taxOMobil als neue Marke für flexible und alternative Bedienformen des ÖPNV im Odenwaldkreis** (eingetragen als Marke Nr. 30 2016 110 736 beim Deutschen Patent- und Markenamt)



Die Integration von garantiert mobil!-Fahrten in das ÖPNV-Netz

- **das ÖPNV-Grundnetz als Daseinsvorsorge bleibt bestehen** („ausreichende Verkehrsbedienug“, Nahverkehrsplan)
 - Basismobilität zum Verbundtarif



- **die Beförderungsleistungen von privaten und gewerblichen Mitnahmeanbieter ergänzen das Grundangebot**
 - Einbindung im Rahmen des Vermittlungsmodells
 - keine unentgeltliche Beförderung wie bei Mitfahrbörsen, sondern gleicher Fahrpreis wie im ÖPNV-Grundnetz (RMV- / Analogtarif)
- **„taxOMobil“-Fahrt zur Sicherstellung der Mobilitätsgarantie**
 - Die Mobilitätsgarantie erweitert das ÖPNV-Grundangebot durch die jederzeitige (dynamische) Buchbarkeit einer „taxOMobil“-Fahrt auf dafür vorgesehenen Relationen.
 - Bei „taxOMobil“-Fahrten handelt es sich um ÖPNV i.S. von § 8 Abs. 1 i.V.m. § 42 PBefG, deren Erbringung Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach VO (EG) 1370 / 2007 mit dem Linienverkehrsunternehmen ist.
 - Das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe ist in die Erbringung der Taxi-Ersatzfahrten als Subunternehmen des Verkehrsunternehmens nach § 42 PBefG eingebunden. Vergütung nach Sollkostensatz.
 - Mobilitätsgarantie nur auf Relationen möglich, wo sich ausreichend Kooperationspartner auf der Ebene der Verkehrsunternehmen finden -> später: Ausschreibung
 - Grundtarif zzgl. entfernungsabhängiger Zuschlagspreis



Das Tarifmodell von garantiert mobil!

- **Anreizentgelt für die Anbieter von Mitnahmefahrten**
 - 12 €Cent / km unabhängig von der Anzahl der zu befördernden Personen bei privaten Anbietern
 - 30 €Cent / km für die erste und 5 €Cent / km für jede weitere zu befördernde Personen bei gewerblichen Anbietern, die im Besitz einer Genehmigung für den Personenverkehr sind
 - Anreizentgelt ist zu versteuern
- **Einheitlicher Fahrpreis für alle Beförderungsleistungen**
 - Es gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des RMV, aufgrund der Allgemeinen Geschäftsbedingungen von garantiert mobil! auch für private Mitnahmefahrten
 - Der Fahrpreis bei privaten Mitnahmefahrten entspricht in Höhe und Preisbildung dem RMV-Tarif (Analogtarif)
 - Zeitkarten des RMV-Tarifs werden bei privaten Mitnahmefahrten und Taxi-Ersatzfahrten anerkannt
 - Bei Zeitkartennutzung Vermittlungsprovision von 0,50 € je Buchung



- **Rabattsystem bei „taxOMobil“-Fahrten**
 - Zusätzlich zum (RMV-) Grundtarif ist bei „taxOMobil“-Fahrten ein kostendeckender, entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen
 - Der Zuschlagspreis kann durch Frühbuchungen und Zubuchungen rabattiert werden
 - Grundtarif und Zuschlagspreis liegen etwa 20 % unterhalb des Niveaus des Kraftdroschentarifs



Das Informations- und Buchungssystem von garantiert mobil!

- **Die Prozesse bestimmen die edv-technischen Anforderungen**
 - keine Adaption bestehender Mitfahrportale möglich
 - garantiert mobil! bildet einen geschlossenen, logischen Ablauf auf der Grundlage eines öffentlichen, allgemein zugänglichen Mobilitätsangebots
- **Internetbasierte Datenplattform mit mobiler Applikation**
 - Hintergrundsystem: „Trapeze Dispositionssystem für bedarfsorientierte Mobilität – T.DiMo“
 - *Prozessbeschreibung Vers. 2.2 v. 17.06.2016*
 - Frontend: Intuitive grafischen Benutzeroberfläche als vollfunktionsfähige Webanwendung im Responsive-Design und als HybridApp (iOS und Android) für mobile Endgeräte
 - *Technische Funktionsbeschreibung des Portals Vers. 0.4 v. 04.08.2016*
 - *Entwicklung des Styleguide durch die Agentur Evermore, Michelstadt*
 - Usability-Tests mit ausgewählten Zielgruppen



- **Schnittstellen zur RMV-Fahrplanauskunft und zum RMV-HandyTicket**
 - garantiert mobil! bedient sich über eine Schnittstelle der RMV-Fahrplan- und Tarifauskunft und kombiniert die ÖPNV-Fahrtmöglichkeiten mit den Mitnahmeangeboten, die auf dem örtlichen Server gespeichert sind
 - Wird eine garantiert mobil!-Fahrt im Vor- oder Nachlauf mit einer ÖPNV-Fahrt kombiniert, wird eine RMV-Fahrkarte in Form des RMV-HandyTicket zur Verfügung gestellt.
 - Kooperationsvertrag mit dem RMV
- **Systemische Einheit mit der Homepage www.odenwaldmobil.de**
 - Die Homepage ist das Trägermedium des Informations- und Buchungsportals
 - Zugang über die Verbindungssuche
 - gemeinsame Bildsprache





- **Registrierung erforderlich**
 - Wer Mitnahmefahrten anbieten oder als Fahrgast Fahrten buchen will, muss sich einmalig registrieren
 - Informationen über das Fahrtangebot auch ohne Registrierung („als Gast“) möglich
 - Mit der Registrierung erfolgt die Eröffnung eines internen Kundenkontos, über das ausschließlich gebuchte Fahrten bezahlt werden
 - Barrierefreier Zugang über den Mobilitätsberater der Mobilitätszentrale



Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von garantiert mobil!

- Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen beinhalten
 - die Besonderen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen für flexible Bedienungsformen
 - die Vertragsbedingungen für Mitnahmefahrten
 - die Nutzungsbedingungen für das Informations- und Buchungssystem
- Die Datenschutzhinweise

Anlage 1.6 - Wie können Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge gesichert werden?

Dr.-Ing. Timo Barwisch, plan:mobil, Kassel



Wie können Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge gesichert werden

Die Perspektive des ÖPNV bzw. der ÖPNV-Planung

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dr.-Ing. Timo Barwisch

Ludwig-Erhard-Straße 8 D-34131 Kassel,
Tel. 0561 / 7 08 41 02 | Fax 0561 / 7 08 41 04
barwisch@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de



Wissen durch Praxis stärkt



Thesen

- Werden begrenzte Mittel ohne Fokussierung in der Fläche eingesetzt, führt dies zur schleichenden Destabilisierung des ÖPNV
- Die konsequente Stärkung der wichtigsten Relationen im Bestand ist vielerorts erfolgversprechender als die Etablierung neuer (alter) Direktverbindungen
- Ein streng hierarchisches ÖPNV-Netz mit exzellenten Verknüpfungsangeboten ist ein „alternativloser“ Planungsansatz für viele ländliche Regionen
- Neue und ergänzende ÖPNV-Angebote müssen „groß genug“ geplant und umgesetzt werden, damit das Scheitern nicht vorprogrammiert ist



Werden begrenzte Mittel ohne Fokussierung eingesetzt, führt dies zur schleichenden Destabilisierung des ÖPNV

Die Erfahrung zeigt:

- Nur ein verlässliches und gutes Angebot auf den bedeutenden ÖPNV-Korridoren führt zu einer „gesunden“ Fahrgastnachfrage
- Die Ausweitung der Bedienungszeiträume, bei gleichbleibender Fahrtenanzahl, führt fast immer zu einer verschlechterten Fahrgastnachfrage in Summe
 - Die Ausweitung des ÖPNV-Angebots zu Tagesrandzeiten und am Wochenende ist vielerorts gesellschaftliche Forderung und wird bei etwaiger Umsetzung als politischer Erfolg dargestellt
 - Finanzierung erfolgt oftmals durch Angebotseinsparungen im Kernnetz
 - Nicht selten bleibt die erwartete Nachfrage aus → Angebot wird nach gewisser Zeit wieder eingestellt
 - Die Einsparungen im Kernnetz werden jedoch nicht wieder eingeführt

Seite 3 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Die konsequente Stärkung der wichtigsten Relationen im Bestand ist vielerorts erfolversprechender als die Etablierung neuer (alter) Direktverbindungen


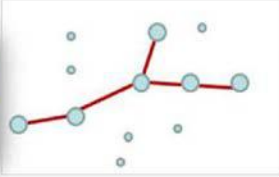

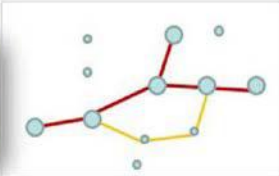

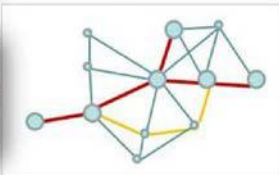
Die Erfahrung zeigt:

- Nur selten befriedigendes Angebot auf den bedeutenden Relationen im ländlichen Raum → 60-Minuten-Takt als „Premiumangebot“
- Nur sehr wenige (tangente) heute noch nicht realisierte Verbindungen zeigen ein Fahrgastpotenzial auf, die eine klassische ÖPNV-Linie rechtfertigen
- Die Fahrgastnachfrage von vielen Einrichtungen wird in der Regel überschätzt (→ Gewerbegebiete, Krankenhäuser, Schwimmbäder etc.), die zusätzliche Andienung dieser Einrichtungen mit den Bestandslinien ist selten möglich
- Von der Verbesserung der zentralen ÖPNV-Achsen können -durch verbesserte Verknüpfungen- auch die abseitsliegenden Raumeinheiten profitieren

Seite 4 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Streng hierarchische Netzplanung als „alternativloser“ Planungsansatz

		Starkes Liniennetz
		Untergeordnetes Liniennetz
		Flächenerschließung

Seite 5 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Multi- und intermodale Verknüpfung als „alternativloser“ Planungsansatz

	
	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot • Information • Verlässlichkeit • Komfort • Rückfallebenen • Design

Seite 6 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Neue und ergänzende ÖPNV-Angebote müssen groß genug geplant und umgesetzt werden, damit das Scheitern nicht vorprogrammiert ist

- Vielerorts ist der „Leidensdruck“ bezogen auf die Mobilität nicht hoch genug, sodass minimale Ergänzungsangebote im ÖPNV als tatsächliche Alternative erachtet werden
- Ergänzende ÖPNV-Angebote dürfen nicht das Image der „Resterampe“ haben, deshalb:
 - Vernünftiges Fahrtenangebot (bspw.: besser viele Fahrten an wenigen Tagen, als wenige Fahrten an vielen Tagen, ...)
 - Konzipiert für alle
 - Ansprechendes Design
 - Durchhaltevermögen
 - Konsequente Vermarktung und Bewerbung

Seite 7 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Nicht groß genug - Das Beispiel Kutsuplus (Helsinki)

- Neudenken von Fahrgemeinschaft im Algorithmus-Zeitalter / Uber für Busse
- Ergänzendes Angebot für schwächer nachgefragte Relationen
- Fahrtwunsch wird mittels Standort und Ziel im Vorfeld der Fahrt angemeldet
- System sammelt und bündelt Anfragen mit ähnlichen Routen
- Mitfahrende werden an den nächsten passenden Punkt auf der errechneten Busroute geschickt
- Bus fährt dort und dorthin wo benötigt



Seite 8 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Nicht groß genug - Das Beispiel Kutsuplus (Helsinki)

- ca. zwei Jahre im Betrieb, 15 Fahrzeuge, 21.000 registrierte Nutzer
- Kontinuierliche Zunahme der Nutzer
- Übertragung des Ansatzes nach New York, Chicago, Boston und Kansas City

Aber:

- Zu wenig Busse um genügend zufriedenstellende Bündelungen zu erreichen
- Effizienz erst mit ca. 100 Fahrzeugen, dann auch wirtschaftlich tragbar
- Politik hatte nicht den Mut die notwendigen weiteren Mittel freizugeben, was zum Ende des Programms führte



Seite 9 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



ÖPNV funktioniert dann gut, wenn das Bündeln der Fahrgastnachfrage funktioniert

Aber:

- Die zu beobachtende Siedlungsentwicklung steht noch immer im Widerspruch hierzu → bspw. Baulandausweisungen am Siedlungsrand, fernab des ÖPNV
- Insbesondere Schulpolitik und ÖPNV passen vielerorts nicht zusammen → Vielzahl von Schulformen mit unterschiedlichsten und tlw. sich sehr dynamisch ändernden Schulanfangs- und Schulendzeiten, freies Schulwahlrecht etc.
- Stärkere Ausdifferenzierung von Lebensstilen
- Stärkere Ausdifferenzierung der Arbeitswelt
- Alternative Mobilitätsangebote / Vielzahl an Wahlmöglichkeiten

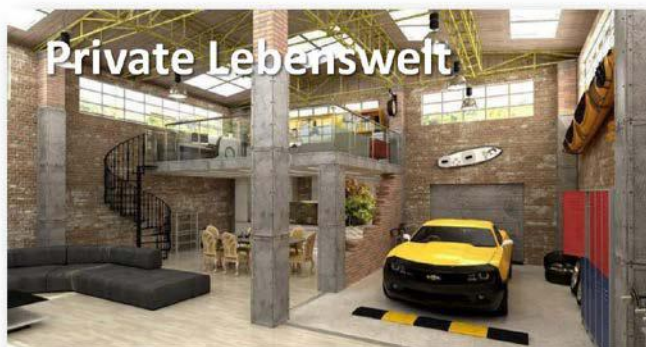
Seite 10 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



Fazit

- Angebotsverbesserungen auf den wichtigsten ÖPNV-Korridoren vorsehen
- Umsteigen im ÖPNV muss salonfähig werden (Service, Infrastruktur, Komfort, Information, Verlässlichkeit etc.)
- Ergänzende ÖPNV-Angebote nicht als Minimallösung anbieten
 - Besser groß starten und im zeitlichen Verlauf Angebot nachjustieren oder ggf. reduzieren
 - Exit-Strategie von Anfang an mitdenken und offen kommunizieren
- Ergänzende Mobilitätsangebote im ländlichen Raum außerhalb des ÖPNV realisieren, aber eng mit dem ÖPNV verzahnen
- Auch Design sollte im ÖPNV zukünftig eine größere Rolle spielen, denn:

Seite 11 Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „MoLa.opt“ 25.04.2017



VS



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Anlage 1.7 - Wie können neue Mobilitätsangebote eingesetzt werden?

Dipl.-Kfm. Michael Schramek, EcoLibro GmbH, Troisdorf

Vorfahrt für Jesberg e.V. (VoJes)

Zehn Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos

MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren
24.04.2017
Frankfurt



Michael Schramek, Vorsitzender „Vorfahrt für Jesberg e.V.“ (VoJes)

1 1

Gründungsveranstaltung

10.01.2016



2

(Geplante) Mobilitätsangebote des Vereins

Das Leben in Jesberg attraktiver und preisgünstiger machen



CarSharing

Zunächst in der Ortsmitte, später auch mehr?



CarSharing-Bürgerbus Über das Nachbarschaftsnetzwerk



Verwendung als Bürger"bus"

durch das Nachbarschaftsnetzwerk



Sonderkonditionen
für das Nachbarschaftsnetzwerk
und die ehrenamtlichen Fahrer

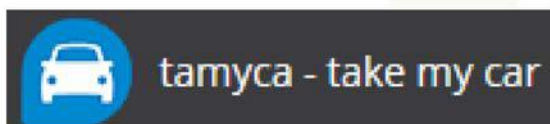


5

Geplant: Peer-to-Peer-CarSharing CarSharing zwischen Privatpersonen



Privat-Fahrzeug steht ungenutzt herum
und kostet nur Geld



Vermietung
an Mitbürger

Versicherung
über tamyca

Risikofreies Geldverdienen
mit nicht gebrauchtem Privat-Pkw

6

Lastenräder

Erst mal zentral mit Zuführung, später in den Wohnsiedlungen und Ortsteilen



12 E-Lastenrad-Parkplätze

7

Liefer- und Abholservice

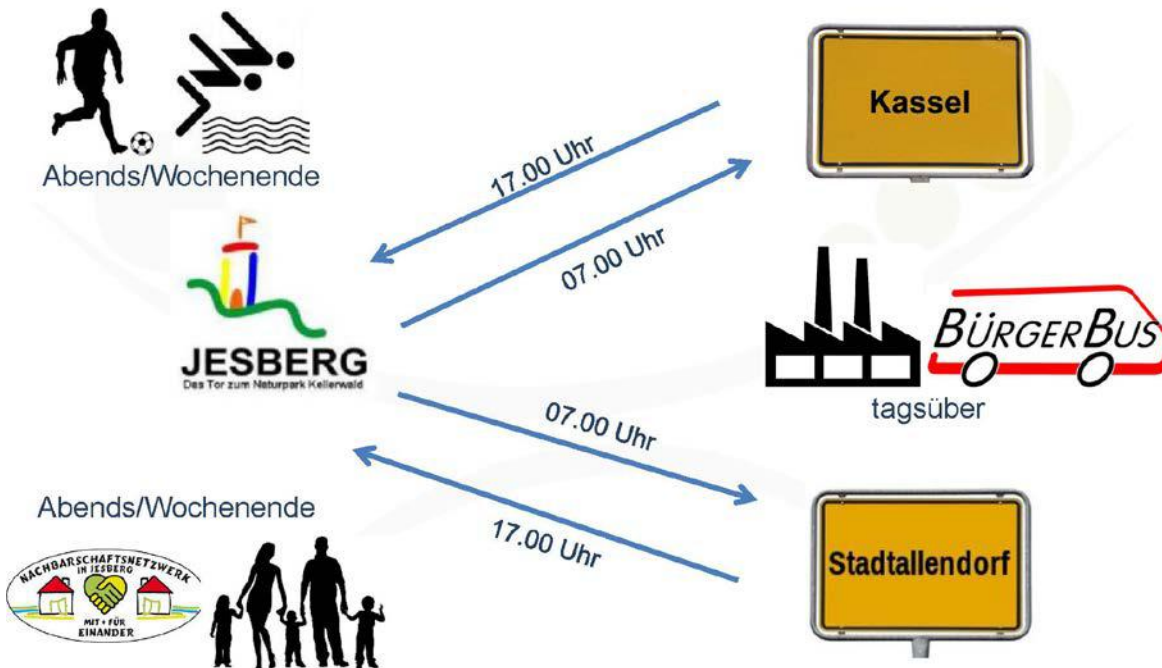
Sie brauchen nicht mehr selbst zum Einkaufen oder zum Bauhof fahren



8

Besondere Angebote

Pedelec und Fahrgemeinschaftsbus



20

Anhänger

Einfacher zu handeln



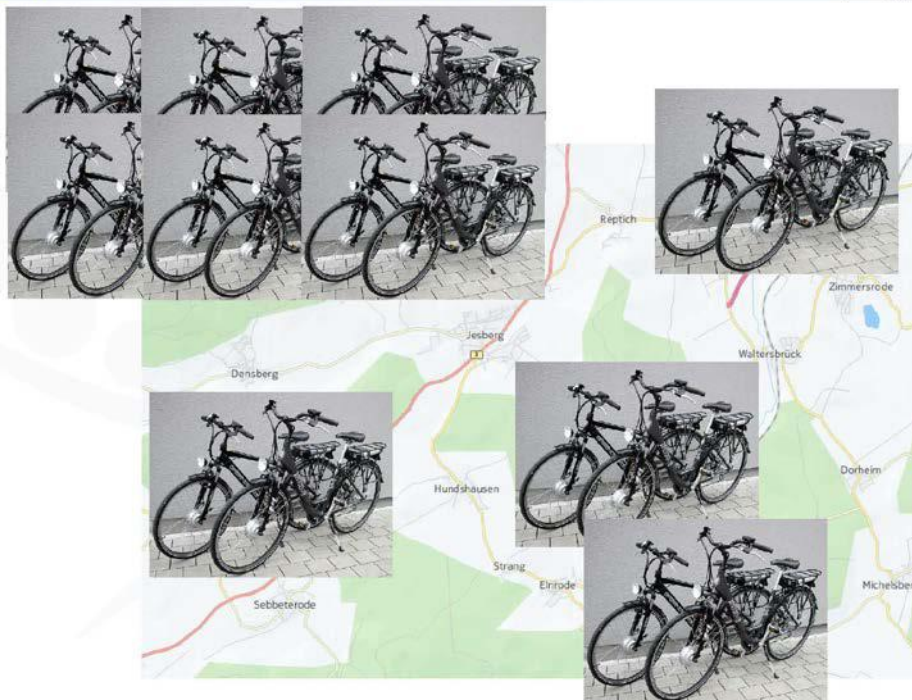
Technische Daten

Gewicht.....	14 kg
Maximal erlaubte Zuladung.....	40 kg
Laderaumvolumen.....	ca. 122 l
Laderaumgröße Länge x Breite x Höhe.....	77 x 51,5 x 31,5 cm
Größe Laderaumöffnung.....	75,5 x 50 cm
Maße über alles Länge x Breite x Höhe.....	140 x 70 x 60,5 cm
Reifen.....	Luftbereifung 16"

9

2 Pedelecs

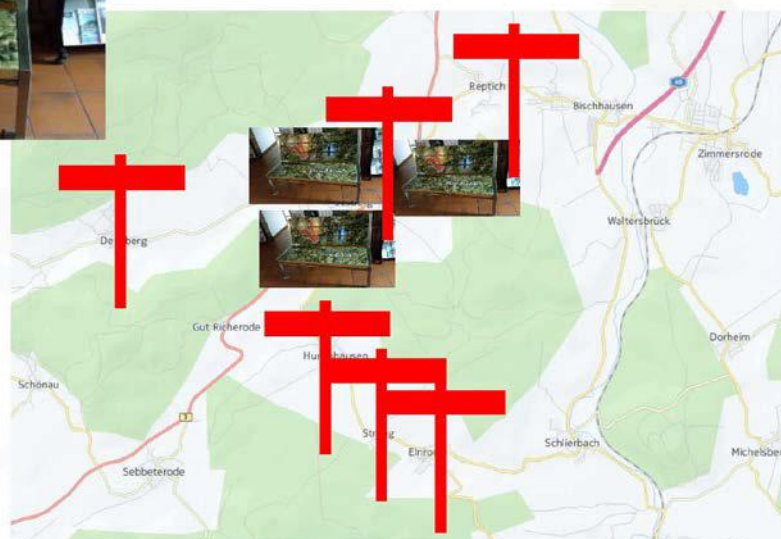
Geplant: 20 gebrauchte E-Räder für eine gute Verfügbarkeit



10

Geplant: Mitfahrbänke

An allen Ausfahrten von Jesberg und den Ortsteilen



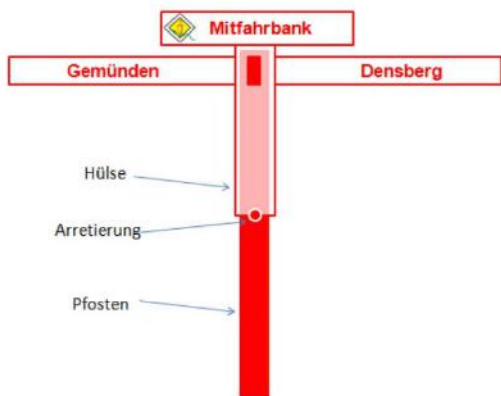
11

Geplant: Schilder für die Mitfahrbänke

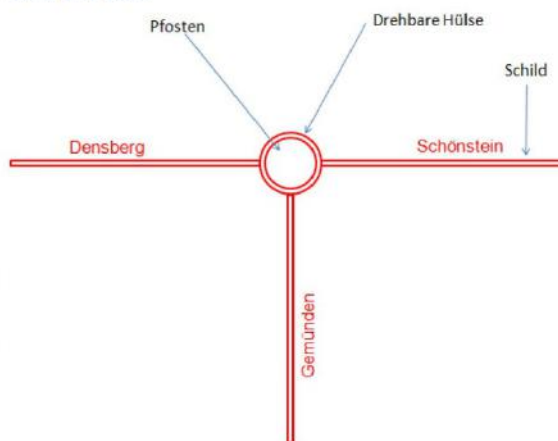
An allen Ausfahrten von Jesberg und den Ortsteilen



Sicht von der Seite



Sicht von oben



12

Vorbereitet: Dynamische Mitfahrbörsen

Gemeinsam fahren und sparen



1. Anbieten

- Start und Ziel MPs auswählen
- Abfahrzeit festlegen



2. Suchen

- Start und Ziel MPs auswählen
- Abfahrzeit festlegen



Fahrgemeinschaften für jeden Tag

Mitfahrbörse findet alle passenden Fahrten

4. Bestätigen

- Mit einem Klick
- Passagier per SMS benachrichtigt

3. Buchen

- Mit einem Klick
- Fahrer per SMS benachrichtigt

13

Mitfahrportal

Viele tragen ihre regelmäßigen Fahrten ein

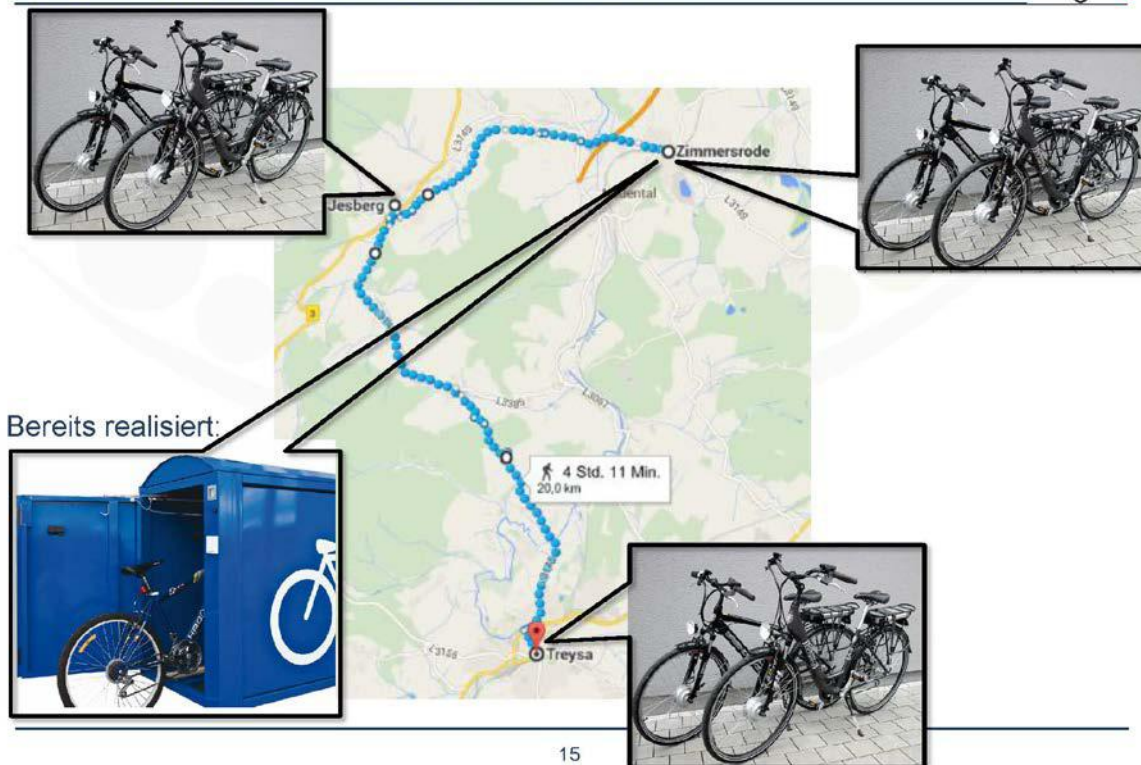


Wenn viele Bürger ihre regelmäßigen Fahrten
(Beruf, Schule, Sport, ... eintragen,
dann finden viele spontan eine Mitfahrgelegenheit.

14

Spätere Ausbaustufe: Pendel-Pedelec zum Bahnhof

Mit dem Pedelec ist an in 17 bzw. 29 min am Bahnhof



15

Vorbereitet: Zentrale Such- und Buchungsplattform

Alle Sharing-Module in einer Plattform



CarJump



CarSharing

E-CarSharing

Peer-to-Peer-CarSharing

Mitfahrgelegenheiten

16

Weitere Bausteine

Fahrtrainings für Zweirad und E-Pkw



Durchgeführt:
Fahrradsicherheitstraining



Kommt noch:
Fahrtrainings für Elektro-Pkw

17

Ausbreitung des Sharing-Gedankens

In den Nachbarstädten und –gemeinden geht es auch los



21



„Nichts ist so stark wie eine Idee,
deren Zeit gekommen ist.“ Victor Hugo

Starten wir jetzt!



Vorfahrt für Jesberg e.V. Ihr Ansprechpartner:

Hainstraße 8 Michael Schramek
34632 Jesberg Vorsitzender
Michael.schramek@vorfahrt-fuer-jesberg.de
www.vorfahrt-fuer-jesberg.de

Tel: +49 – 2241 – 26599 – 10
Mobil: +49 – 176 – 621 922 89
Fax: +49 – 2241 – 26599 – 29
E-Mail: michael.schramek@ecolibro.de

22

Anlage 2: Konzept für ein Kompetenzzentrum

Konzept der Frankfurt UAS und der Hochschule RheinMain für ein Kompetenzzentrum „Mobilität im ländlichen Raum“

Präambel

Die Mobilität im ländlichen Raum steht aufgrund des demografischen Wandels vor großen Herausforderungen. Die Hochschulen möchten einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum leisten. Im Rahmen des Forschungsprojekts „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“ haben die Frankfurt UAS und die Hochschule die Situation der Mobilität im ländlichen Raum in Hessen analysiert. Ein wichtiges Ergebnis ist, dass der Transfer der vielfältigen Forschungsprojekte und Pilotprojekte in eine breite Anwendung in der Praxis oft ein Problem darstellt. Die Hochschulen schlagen deshalb vor, ein Kompetenzzentrum für die Mobilität im ländlichen Raum zu gründen. Der Vorschlag steht auch im Kontext von Aktivitäten anderer Organisationen. Besonders zu nennen ist der Nordhessische Verkehrsverbund, der ein ähnliches Fachzentrum vorgeschlagen hat, der Rhein-Main-Verkehrsverbund mit seinen Überlegungen zu einem ÖPNV-Lab und das Land Niedersachsen, das ebenfalls ein Zentrum aufbauen möchte. In Baden-Württemberg gibt es ein vergleichbares Zentrum bereits beim NVBW.

Problemstellung

- Es gibt eine Vielzahl von Forschungs- und Pilotprojekten. Die Erkenntnisse kommen aber nicht in der Praxis an.
- Der Austausch zwischen den Praxisanwendungen erfolgt nur zufällig und in Einzelfällen.
- Die Aufgabenträgerorganisationen sind in der Regel kleine Einheiten, die fachliche Unterstützung bei der Planung innovativer Angebote benötigen und wünschen. Die einzelnen ATOs können für sich nicht die Kompetenz eines Zentrums aufbauen.

Ziele

- Das Kompetenzzentrum unterstützt Aufgabenträgerorganisationen und Kommunen im ländlichen Raum, bei der Planung und Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte, sowie bei deren Erfolgskontrolle.
- Es soll den Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis, sowie der Akteure untereinander, stärken und somit neuen Ideen die Umsetzung ermöglichen.

Arbeitsschwerpunkte

- Schwerpunkt des Kompetenzzentrums ist der ÖPNV. Es soll aber die gesamte Mobilität im ländlichen Raum betrachtet werden. Vorangetrieben werden sollen alle Ansätze einer nachhaltigen Mobilität. Damit soll ein umfassendes nachhaltiges Mobilitätskonzept gefördert werden.
- Das Kompetenzzentrum arbeitet neutral mit den jeweiligen Aufgabenträgerorganisationen und/oder Kommunen an innovativen Verkehrslösungen für den ländlichen Raum. Während ATO oder Kommune Expertise für die Situation vor Ort einbringen, bringt das Kompetenzzentrum Fachwissen, Expertise aus anderen Regionen und innovativen Projekten mit. Gemeinsam (eventuell auch mit weiterem Partnern) kann somit das jeweils optimale Angebot geplant werden.
- Die Projekte sollen permanent von der Planung über die Realisierung bis zum dauerhaften Betrieb vom Kompetenzzentrum begleitet werden. Ein wichtiger Bestandteil ist auch eine

Erfolgskontrolle/Evaluation umgesetzter Projekte als Grundlage für eine Planung in anderen Anwendungsfällen. Hieraus können auch wissenschaftliche Erkenntnisse abgeleitet werden.

- Das Kompetenzzentrum unterstützt das Land und die Verbünde dabei, Rahmenbedingungen für eine angemessene Mobilität im ländlichen Raum zu schaffen.
- Das Kompetenzzentrum unterstützt auch praxisnahe Forschungsprojekte, um die noch vorhandenen Forschungslücken zu schließen.
- Das Kompetenzzentrum fördert auch den Austausch und die Zusammenarbeit der Akteure untereinander, in dem es Fachtagungen, Workshops und Ausstellungen organisiert.

Beteiligte Akteure

- Es ist eine Mitarbeit von Aufgabenträgern bzw. Aufgabenträgerorganisationen, evtl. Gebietskörperschaften und dem Land sowie der Hochschulen notwendig, um Innovation und Anwendbarkeit garantieren zu können.
- Im Kompetenzzentrum arbeiten mit
 - ATOs (i. d. R. ballungsraumferner Landkreise)
 - Evtl. Kommunen (temporär)
 - Hochschulen (Frankfurt UAS, Hochschule RheinMain u. a.)
 - Verbünde (RMV, NVV)
 - Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
 - Hessen Mobil (Förderung)

Organisation und Ausstattung

- Für das Kompetenzzentrum könnte eine eigene Körperschaft gegründet werden. Falls es an einer Hochschule oder am HOLM angesiedelt wird, kann eventuell auf eine eigene Körperschaft verzichtet werden. Dann genügt es, wenn ein Zentrum gegründet wird und eine Satzung Organisation und Arbeitsweise des Zentrums regelt.
- Geleitet wird das Kompetenzzentrum durch zwei Geschäftsführer, einen aus den Reihen der Verbünde oder ATOs und einen der Hochschulen.
- In einer Steuerungsgruppe sind alle beteiligten Institutionen vertreten. Diese trifft sich zwei bis vier Mal pro Jahr und legt die Grundzüge und Schwerpunkte der Arbeit fest.

Ausstattung

- Das Kompetenzzentrum sollte mindestens zwei Vollzeitstellen für WissenschaftlerInnen bzw. PlanerInnen sowie entsprechende Büros umfassen.
- Es ist eine Grundfinanzierung des Kompetenzzentrums notwendig, da die ATOs und Kommunen oft zu klein sind, um größere Projekte selbständig zu finanzieren und da die kontinuierliche Begleitung der Anwendungsfälle nicht gut in Form von Projekten zu organisieren ist.
- Hinzu kommen evtl. projektbezogene Stellen für Forschungs- und Beratungsprojekte.
- Die MitarbeiterInnen können bei verschiedenen Institutionen angestellt sein, arbeiten aber regelmäßig vor Ort zusammen. Hierfür könnten die vorhandenen Büros der Projektpartner am HOLM oder von Hochschulen genutzt werden.

Prof. Dr.-Ing. Josef Becker

Prof. Dr.-Ing. Volker Bles

Stand: 12.12.2016

Gefördert durch:



Frankfurt University of Applied Sciences

Nibelungenplatz 1

60318 Frankfurt am Main

Tel. 0 69 15 33-0, Fax 0 69 15 33-24 00

www.frankfurt-university.de