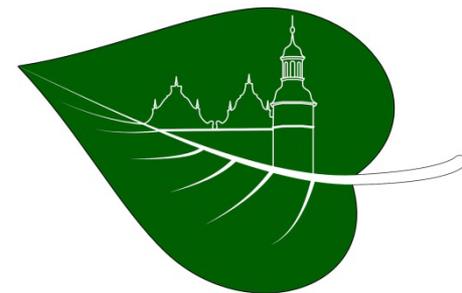


On-Demand Verkehre in Ahrensburg

Stand: 20.01.2020

BPA Sondersitzung am 22.01.2020



Einordnung

Nationale Plattform Mobilität

AG3 „Digitalisierung der Mobilität“ → Reallabor Hamburg

Fokusgruppen: 1. „Multimodale Mobilität“, 2. „Autonome Mobilität“, 3. „Befähiger für die Digitalisierung“ und 4. „Gesellschaftlicher Dialog“

Teilprojekt Nr. 5a „On Demand Shuttle-Verkehr für den ländlichen Raum“

Stand des Prozesses

- Gesamtvorhabenbeschreibung (GVB)finale Einreichung 31.01.2020
- Teilvorhabenbeschreibung (TVB) durch Stadt auszufüllen, Antragstellung/Einreichung bis 12.02.2020
- Möglichkeit 1: Projektteilnahme in Kooperation mit MOIA
- Möglichkeit 2: Auch VHH/IOKI können sich eine Zusammenarbeit vorstellen
 - Durch Hochbahn bestätigt, dass ein Wechsel unter Teilnehmern möglich wäre

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Teilnahme Reallabor mit MOIA	Teilnahme Reallabor mit IOKI / VHH	Zusammenarbeit über Kreis Stormarn mit IOKI / VHH unabhängig von Reallabor

Variante 1 - MOIA

Planungsvorlauf	In Absprache mit dem Kreis – bis Mitte 2021
Durchführungszeitraum	02.2020 - 12.2021, davon 6 Monate Praxis-Durchführung
Konzession	Muss von Kreis erteilt werden, unter z.B. Experimentierklausel des PBG
Kosten	Werbung, Parkplätze, Sozialräume für Fahrer*innen, vorraussichtl. Zu 100 % gefördert
Personalaufwand	½ Stelle für Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Effizienzerhöhung durch nahtlose, komfortable und übergreifende Verkehrsströme - Steigerung der ökologischen Nachhaltigkeit durch Reduktion von Emissionen und Immissionen - Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse durch einfache, schnelle und bezahlbare Mobilitätskonzepte - ÖPNV-Anbindung für Pendler*innen verbessern - Verbesserung der Erreichbarkeit von GE - Attraktivitätssteigerung ÖPNV - Verringerung Lärm- und Schadstoffbelastung - Verringerung MIV Belastung durch Verlagerung
KPI (Key Performance Indicator)	<ul style="list-style-type: none"> - Passagieraufkommen - Fahrten / Fahrzeugeinsatzstunde - Kundenzufriedenheit (NPS)
Beteiligung des Kreises	Erteilung der Konzession, danach nicht beteiligt
Barrierefreiheit	Nicht gegeben

Variante 2 – IOKI

Planungsvorlauf	In Absprache mit dem Kreis – 8-12 Wochen
Durchführungszeitraum	02.2020 - 12.2021, davon 12 Monate Praxis-Durchführung
Konzession	Grundsätzlich über VHH beim Kreis vorhanden, § 42 PBG
Kosten	Werbung, Parkplätze, Sozialräume für Fahrer*innen, vorraussichtl. Zu 100 % gefördert, Idee hier: Stadt Ahrensburg als Hauptantragsteller → Beauftragung der VHH / IOKI, mögliche Kosten, die als nicht förderfähig eingestuft werden: Teilung mit IOKI
Personalaufwand	½ Stelle für Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung MIV, Parkraumproblematik in der Innenstadt - Stärkung ÖPNV für Pendler*innen durch Angebot zur letzten Meile - Flexibilisierung des ÖPNVs , Erreichbarkeit für GE - Gleichberechtigte Teilhabe für alle Stadtteile - Einbindung für mobilitätseingeschränkte Personen - Integration in den HVV-Tarif, HVV-Strukturen
KPI (Key Performance Indicator)	<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV - Qualitätsverbesserung ÖPNV (u.a. Reisezeitverbesserung) - Effizienzsteigerung des ÖPNV (Erweiterung, Ergänzung und mögl. Ersatz von Linienleistungen durch Shuttleverkehre) - Gleichberechtigte Teilhabe - Einbindung von mobilitätseingeschränkten Bürger*innen - CO2-Reduktion
Beteiligung des Kreises	?
Barrierefreiheit	Gegeben über ÖPNV-Standard

Variante 3 – IOKI ohne Reallabor

Planungsvorlauf	In Absprache mit dem Kreis
Durchführungszeitraum	02.2020 bis open end
Konzession	Grundsätzlich über VHH beim Kreis vorhanden, § 42 PBG
Kosten	Erste Studie (50.000 €), Werbung, Parkplätze, Sozialräume für Fahrer*innen, je nach „Qualitätsanspruch“ ca. 845.000 € pro Jahr für 4 Fahrzeuge, Zeitraum 5 Uhr-1 Uhr
Personalaufwand	Min. ½ Stelle für Koordinierung Verkehrsflüsse u. Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung MIV, Parkraumproblematik in der Innenstadt - Stärkung ÖPNV für Pendler*innen durch Angebot zur letzten Meile - Flexibilisierung des ÖPNVs, Erreichbarkeit für GE - Gleichberechtigte Teilhabe für alle Stadtteile - Einbindung für mobilitätseingeschränkte Personen - Integration in den HVV-Tarif, HVV-Strukturen
KPI (Key Performance Indicator)	<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV - Qualitätsverbesserung ÖPNV (u.a. Reisezeitverbesserung) - Effizienzsteigerung des ÖPNV (Erweiterung, Ergänzung und mögl. Ersatz von Linienleistungen durch Shuttleverkehre) - Gleichberechtigte Teilhabe - Einbindung von mobilitätseingeschränkten Bürger*innen - CO2-Reduktion
Beteiligung des Kreises	Kreis fungiert als Aufgabenträger ÖPNV, Refinanzierung durch Stadt
Barrierefreiheit	gegeben