



On-Demand im ländlichen Raum

Finn Blunck
Mobilitätsmanager
Stadt Ahrensburg

Roman Immoor
Klimaschutzmanager
Stadt Ahrensburg



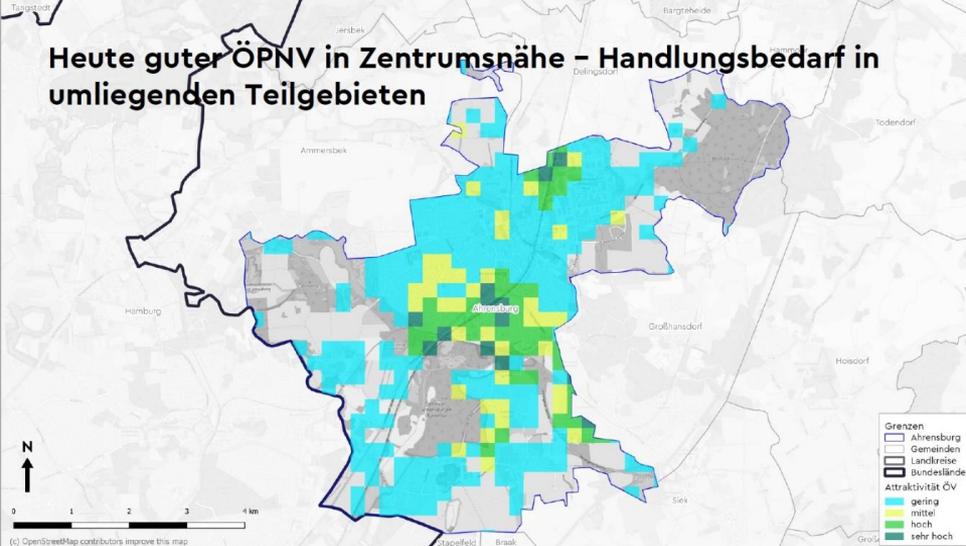
Hintergründe für die Einführung

- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Ahrensburger Stadtgebiet durch Erhöhung der **Reisegeschwindigkeit und der Flexibilität**
- Klimaschutzbeitrag durch die Reduzierung der CO₂-Emissionen
 - z.B. Parksuchverkehr und Elektrifizierung

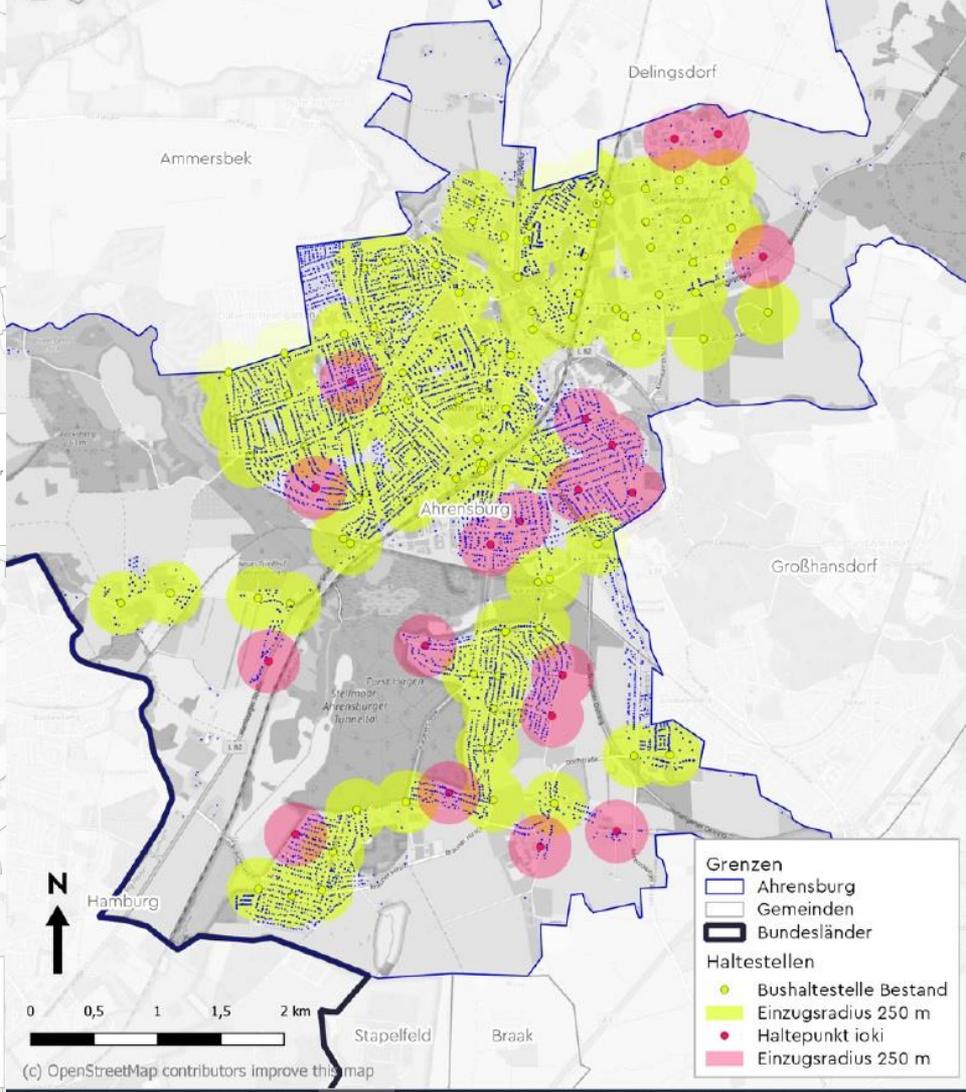
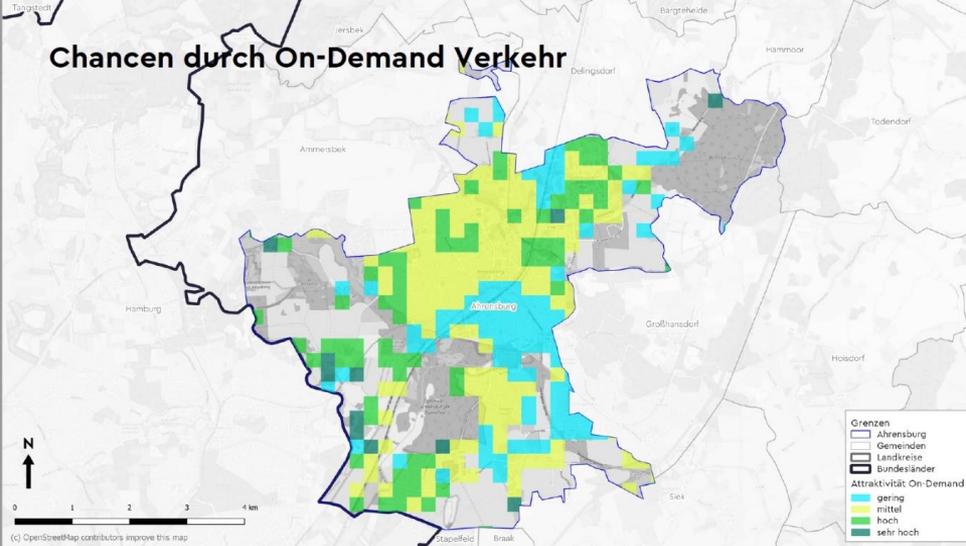
Leitfrage:

„Können On-Demand-Shuttles in ländlichen Regionen dazu beitragen, dass Einwohner:innen ihr Mobilitätsverhalten verändern?“

Heute guter ÖPNV in Zentrumsnähe – Handlungsbedarf in umliegenden Teilgebieten



Chancen durch On-Demand Verkehr



RealLabHH

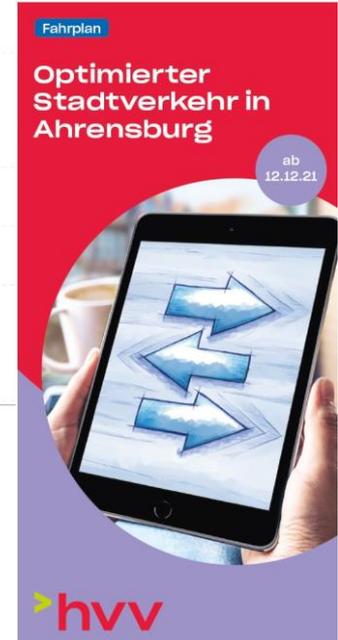


Bürgerbeteiligung

- ZuHörMobil in Ahrensburg
- Haushaltsbefragung
- Befragung der Fahrgäste
- Einbindung der politischen Gremien
- Einbindung der Ahrensburger Ausschüsse
- Bildung der Arbeitsgruppe Mobilität



Werbemaßnahmen



YouTube [ioki Hamburg in Ahrensburg - Wir fahren mit](#)

Infos unter hvv.de/ioki

FAQ: [On-Demand Verkehr Ahrensburg/ ioki Hamburg](#)

ITS World Congress

- Vorstellung auf der Messe
- Austausch mit anderen Kommunen



Neue Planungsansätze

- On-Demand-Verkehre als bedarfsgesteuertes Angebot integrieren
- Echtzeitdaten und Big Data inkl. KI ermöglichen neue Handlungsspielräume
- Smart City Projekt durch Digitalisierung von Mobilität
- Bürger:innen testen sektoral die Digitalisierung von Morgen
- Vorabmaßnahme zum autonomen Fahren

Handlungsempfehlungen

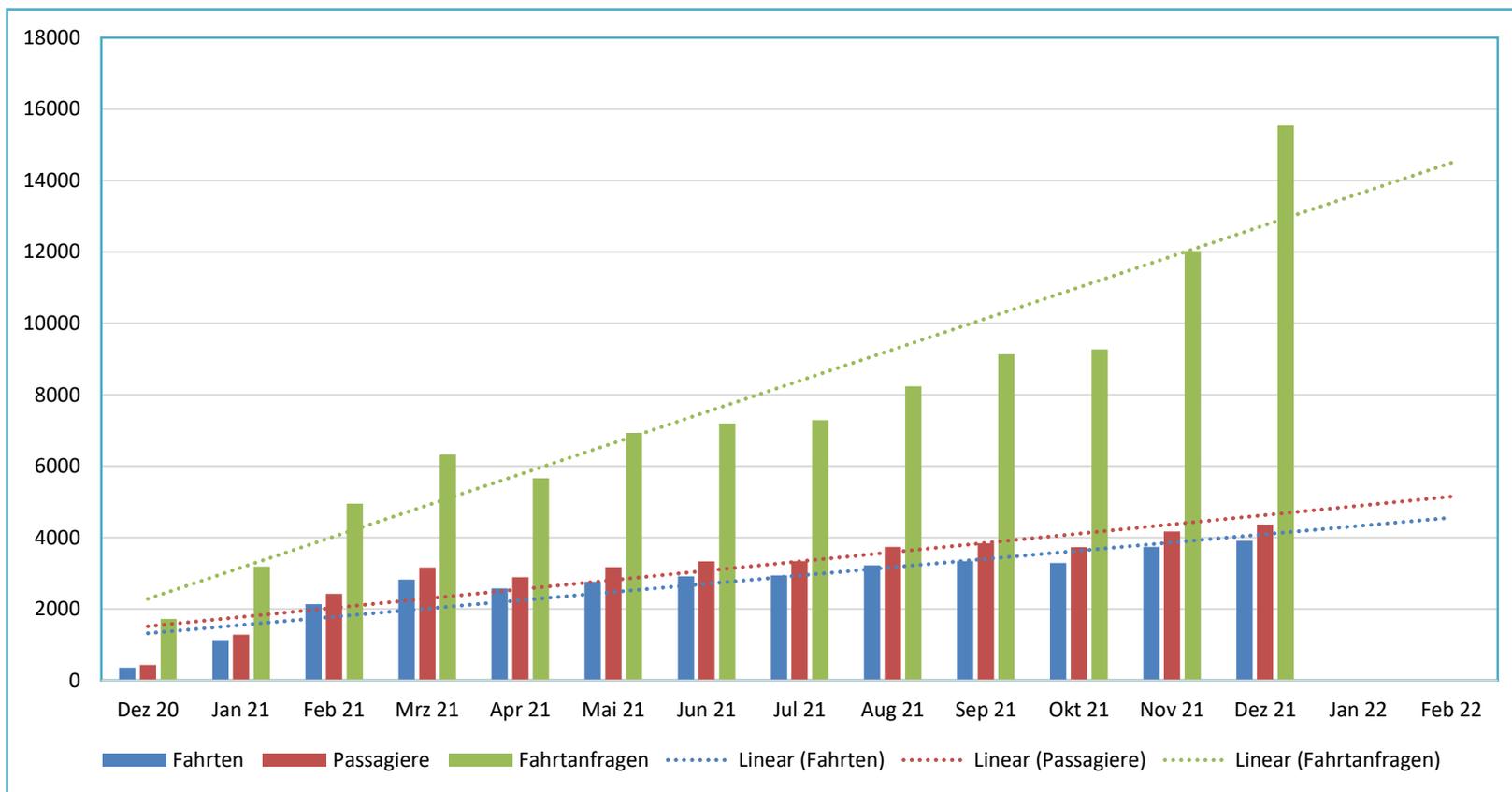
Nr.	Beschreibung	Verantwortliche / Adressat	Themenfeld
1	<p>Es ist schwer, die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe der verschiedenen Zielgruppen in einem Verkehr zusammenzuführen. Gerade mit Blick auf die Sinus-Milieus und die gesuchte Konkurrenz zum MIV erschweren die Vereinbarkeit aller Zielgruppen in einem Verkehr. Hieraus ergibt sich die Kernaussage, dass viele unterschiedliche Verkehrsformen innerhalb und außerhalb des ÖPNV benötigt werden, um eine nachhaltige Verkehrswende zu erreichen.</p> <p>Um ein Projekt außerdem schnell und erfolgreich umzusetzen, ist es gut nur einen Ansprechpartner/ Verkehrsbetreiber/ Konzessionsinhaber zu haben, der sowohl den Buslinienverkehr, als auch den On-Demand-Verkehr betreibt. Dies vermeidet zusätzlich die Konkurrenz innerhalb des ÖPNVs und erhöht das Umsetzungstempo. Im Projekt konnte festgestellt werden, dass eine tarifliche Integration des On-Demand-Angebotes in den HVV-Tarif inkl. eines Komfortzuschlags von den Nutzer*innen positiv angenommen worden ist.</p> <p>Nur als Teil des ÖPNVs erhält der On-Demand-Verkehr den Status der Daseinsvorsorge. Insbesondere im ländlichen Raum ist dies eine wesentliche Säule der Daseinsvorsorge um gleiche Lebensverhältnisse zu schaffen. Die Implementierung in den Bestandsverkehr, meist als Integraltaktverkehr/ Rendezvous-Prinzip organisiert, ermöglicht neue Organisationsformen und Möglichkeiten um die Mobilitätswende im ländlichen, oder suburbanen Raum positiv zu beeinflussen. Hemmnisse sind hierbei die kleinteilige Festlegung der Konzessionsgebiete inkl. der Verkehrsverträge, die eine Laufzeit von i.d.R. 10 Jahren haben. Dies sichert zwar die Planungssicherheit des Konzessionsinhabers führt jedoch kaum zu klimaschutztechnischen Anpassungen innerhalb der Vertragslaufzeit von i.d.R. 10 Jahren.</p>	Politik	Multimodalität
2	<p>Eine Verstärkung ist zwar von allen gewollt, jedoch sind die Kosten sehr hoch. Grundsätzlich ist es schwer von einer Projektförderung in eine Strukturförderung überzugehen. Da der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich als Daseinsvorsorge keine Gewinne erwirtschaftet müssen ggf. auch neue Wege der Finanzierung gedacht werden. Der Busverkehr inkl. On-Demand-Verkehr muss die Möglichkeit haben über Landkreisgrenzen und Bundeslandgrenzen hinaus geplant zu werden. Nur mit einem integrativen und vernetzten Angebot erreicht der ÖPNV die Konkurrenzfähigkeit zum MIV. Obwohl Unternehmen (gerade mit Schichtbetrieb) vom On-Demand-Verkehr stark profitieren, ist eine finanzielle Beteiligung dieser nahezu ausgeschlossen.</p>	Politik	Finanzierung

On-Demand-Verkehr in Zahlen

Trend:
■ positiv
■ negativ
■ unverändert

Spezifisch	Dez 20	Jan 21	Feb 21	Mrz 21	Apr 21	Mai 21	Jun 21	Jul 21	Aug 21	Sep 21	Okt 21	Nov 21	Dez 21	Gesamt:
Passagiere	431	1.278	2.425	3.163	2.895	3.172	3.329	3.343	3.739	3.840	3.728	4.167	4.364	39874
Passagierkilometer [km]	1.142	4.109	7.843	10.209	9.881	10.821	11.735	11.583	13.116	13.307	12.711	14.924	15.678	135917
Fahrtanfragen	1.721	3.186	4.952	6.326	5.664	6.932	7.196	7.291	8.236	9.140	9.274	12.023	15.539	97480
Fahrten	356	1.125	2.140	2.825	2.579	2.763	2.917	2.940	3.223	3.337	3.289	3.737	3.904	35135
Quote Pooling	1,2	1,20	1,20	1,22	1,24	1,26	1,3	1,27	1,31	1,31	1,28	1,26	1,25	1,25

On-Demand-Verkehr in Zahlen



Die ersten Fahrgäste im Pilotprojekt

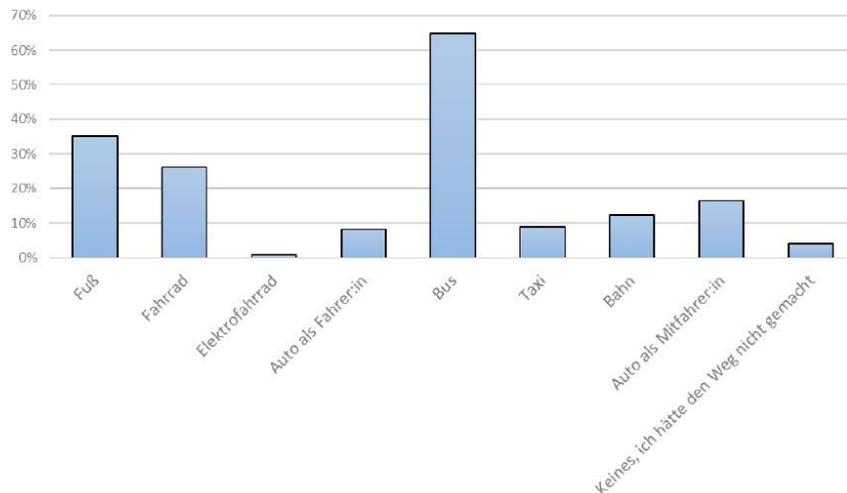
- Erste Altersgruppe: Eher jung und ÖPNV-affin
- Erste Zielgruppen: Pendler:innen und Menschen mit Handicap
 - Zustimmung bei der Preisgestaltung
 - Wunsch nach Verstetigung des Angebots
 - Wunsch nach mehr Kommunikation und Erklärung
 - Einfacheren Zugang zum System

Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Nutzer:innen

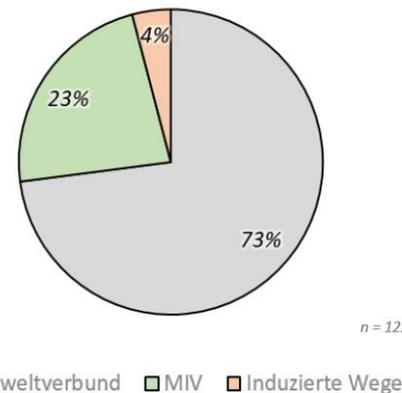
- **Ergänzung zum klassischen ÖPNV und Kombination mit Bahnverkehr**
 - Hohe Flexibilität im Vergleich zum Busverkehr
 - Gute Anbindung zum Außenbereich, insb. zu Randzeiten
- **Ersatzfunktion zum Individualverkehr, z.B. für:**
 - Fahrten mit eigenem PKW durch Kombinations- und Pooling-Optionen
 - Fahrten mit Fahrrad bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit

ALTERNATIVE VERKEHRSMITTEL ZUM IOKI-ANGEBOT

„Welches Verkehrsmittel hätten Sie für DIESE ioki FAHRT alternativ genutzt, wenn es ioki nicht geben würde?“
(n = 122 ; Mehrfachnennungen möglich)



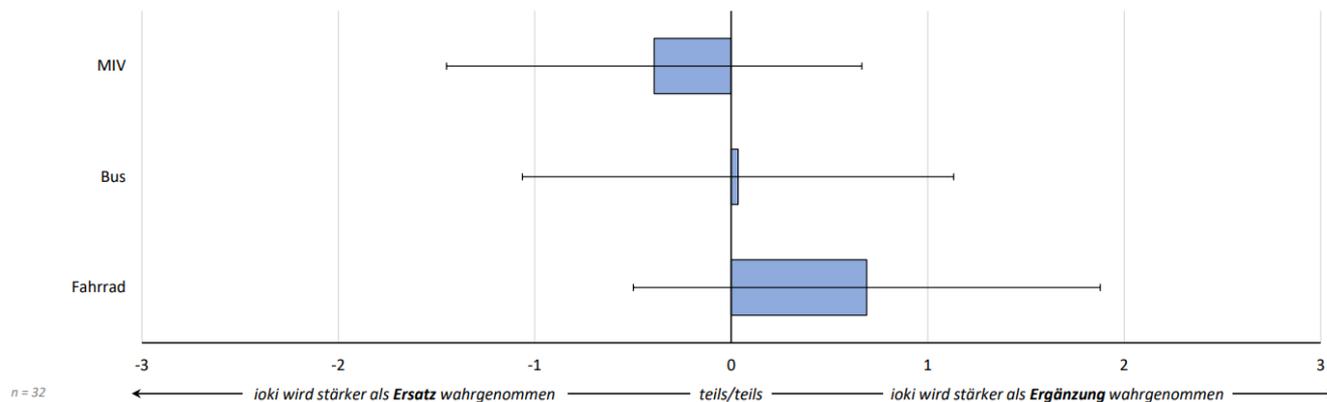
Gruppierung in reine alternativen des Umweltverbundes und alternativen mit Nutzung des PKW als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in



Es zeigt sich, dass ein knappes Viertel der ioki-Fahrten **PKW-Fahrten ersetzt**, insbesondere auch PKW-Mitfahrten. Dies lässt vermuten, dass mit ioki Bring- und Holfahrten reduziert wurden.

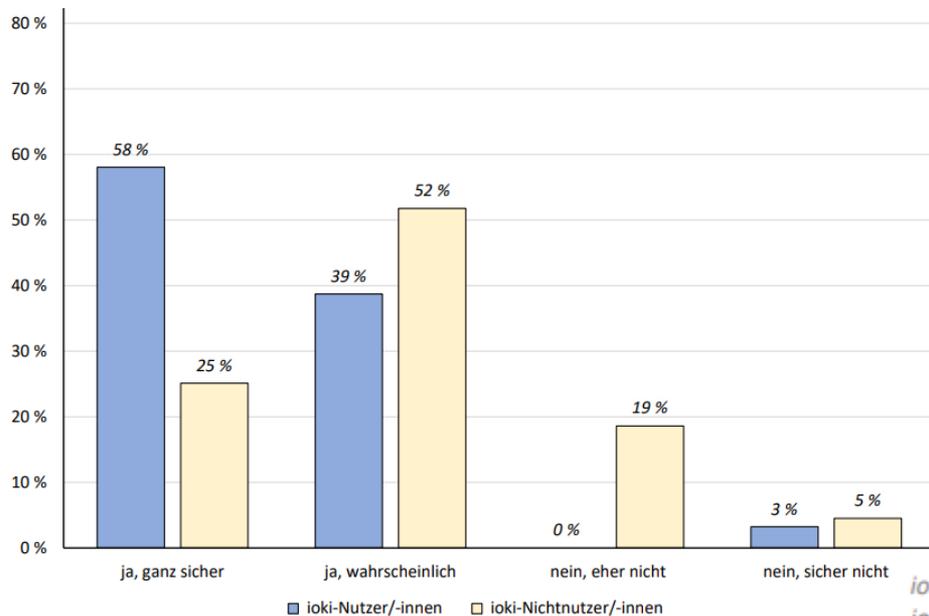
Reduziert das IOKI-Angebot den Radverkehr?

Rolle von ioki als *Ergänzung* oder *Ersatz der Busnutzung* nicht eindeutig



**Nutzer:innen nehmen IOKI tendenziell eher als Ersatz zum Auto
sowie eher als Ergänzung zum Fahrrad wahr**

Leistet IOKI einen Beitrag zum Klimaschutz?



„Sind Sie der Meinung, dass das IOKI-Shuttle einen Beitrag zum Klimaschutz leistet?“

Klare Mehrheit sowohl bei den Nutzer:innen als auch den Nichtnutzer:innen

ioki-Nutzer/-innen: n = 32

ioki-Nichtnutzer/-innen: n = 221

Wie leistet IOKI einen Beitrag zum Klimaschutz?

- Ergänzung zum klassischen ÖPNV und Kombination mit Bahnverkehr
- Ersatzfunktion für Fahrten mit Verbrennungsmotoren
 - Laut dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) stellt IOKI ein emissionsfreies und lärmreduziertes Fahrtangebot dar, dass nach eigenen Berechnungen ca. 1,5 - 2 % der lokalen Verkehrsemissionen jährlich einspart.

Probleme der Nutzer:innen

- Aufwendige Registrierung
- Keine Barzahlung möglich, schwieriger Umgang mit der Bezahlmethodik
- Vereinzelt Datenschutzbedenken
- Mangelnde Kenntnisse/ Informationen hinsichtlich der IOKI-Nutzbarkeit
- Die Corona-Pandemie hat unter den ioki-Nutzer:innen zu einer reduzierten ÖV-Nutzung geführt (*wenn auch weniger stark als unter den ioki-Nichtnutzer:innen*), daher künftig weitere Begleitforschung unter „Normalbedingungen“.

Verbesserungswünsche der Nutzer:innen

1. Mehr, bessere und zielgerichtete Kommunikation inkl. „Use Cases“ und Funktionsweise
2. Wünsche nach Ausweitung des Bedienegebietes
3. ...

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten?



Chancen

- Unsicherheit und fehlende Planbarkeit durch die Corona-Pandemie. Aktuell reduziertes Sitzplatzangebot (3/6) in den Shuttles.
- Verbesserung des Systems und der App, dadurch Erhöhung der Fahrgastzahlen
- Verlagerung der Telefonhotline zum Peter-Rantzau-Haus, daher bessere Erreichbarkeit der Zielgruppen Senior:innen und Menschen mit Handicap
- Weniger Parkplätze notwendig und weniger Parksuchverkehr

„Können On-Demand-Shuttles in ländlichen Regionen dazu beitragen, dass Einwohner:innen ihr Mobilitätsverhalten verändern?“

1. Bessere Anbindung und Erreichbarkeit aus der Fläche gegenüber dem Status Quo. Der ODV erfüllt die gleichen Funktion wie der MIV und stellt somit eine Alternative dar.
2. Für Ein- und Auspendler:innen eine echte Alternative, um die Reisekette des ÖPNVs auf der ersten/ letzten Meile zu vollenden. Die Anbindung nach/ von Hamburg und Lübeck verbessert sich.
3. Der ODV bringt Standortvorteile für die Betriebe, da insbesondere bei Schichtbetrieb die Erreichbarkeit in den Randzeiten verbessert wurde.



Vielen Dank

Roman Immoor

Klimaschutzmanager
Stadt Ahrensburg

Finn Blunck

Mobilitätsmanager
Stadt Ahrensburg



E-Mail:

roman.immoor@ahrensburg.de

Tel.:

04102 77 315

Hausanschrift:

An der Strusbek 23
22926 Ahrensburg

Postanschrift:

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Manfred-Samusch Str. 5
22926 Ahrensburg