



SMILE24

VO/2023/074 öffentlich <i>FB 2 Umwelt, Kommunal- und Ordnungswesen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 14.02.2023 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
01.03.2023	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Im Rahmen des Förderprogramms „ÖPNV Modellprojekte“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) hatte die Verwaltung zuletzt in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses vom 15.11.2022 darüber informiert, dass ein gemeinsamer Förderantrag der Kreise Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und der NAH.SH GmbH für das Projekt „SMILE24“ eingereicht wurde.

Der Förderantrag wurde seitens des BMDV mit Zuwendungsbescheid vom 29.12.2022 bewilligt. Damit wurde die Schleiregion als eine von bundesweit sieben Regionen als Modellregion zur Stärkung des ÖPNV ausgewählt. Mit dem Förderprogramm sollen Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt werden, die die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch ein attraktiveres Angebot nachhaltig reduzieren.

Im Rahmen der Projekte sollen u.a. Fahrpläne verdichtet, verschiedene Mobilitätsformen mit dem ÖPNV verknüpft, flexible On-Demand-Verkehre geschaffen und digitale Mobilitätsplattformen entwickelt werden. Eine ausführliche Projektbeschreibung ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Das Projekt SMILE24 wird bei einer Förderquote von 80 % der Gesamtausgaben mit insgesamt 29,3 Mio. € vom BMDV gefördert. Das Land Schleswig-Holstein hatte bereits angekündigt, zusätzlich 15 % und bis zu 7,5 Mio. € der Gesamtausgaben zu übernehmen, so dass für die Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde jeweils eine Eigenbeteiligung von 5 % verbleibt.

Die Projektlaufzeit geht vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2025. Die einzelnen Projektmaßnahmen sind mit ihren jeweiligen Budgets nach Zuständigkeit den drei

Projektpartnern zugeordnet. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde ist dabei für die Umsetzung der Maßnahmen

1.1 Taktverdichtung durch Angebotsausweitung

1.2 Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden On-Demand-Verkehr und

1.3 Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade

in dem Rendsburg-Eckernförde zugehörigen Teil der Projektregion verantwortlich.

Das erste Projektjahr 2023 wird dabei genutzt, um die für die spätere Realisierung der Maßnahmen notwendigen Planungen durchzuführen sowie flankierend eine Akteursbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen. Die Umsetzung soll dann in den Jahren 2024 und 2025 stattfinden.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Von den beantragten Gesamtkosten i.H.v. 10.577.019 € für die Maßnahmen in Verantwortung des Kreises Rendsburg-Eckernförde erhält der Kreis eine Zuwendung vom BMVD von 80 % - mithin 8.461.616 €, sowie eine Zuwendung vom Land von 15 % - mithin 1.586.553 €. Der Eigenanteil für den Kreis beträgt damit 528.850 €. Dieser ist jeweils hälftig im Teilplan ÖPNV für den Haushalt 2024 und 2025 vorzusehen

Anlage/n:

1	Projektbeschreibung SMILE24
---	-----------------------------



Inhalt

Gesamtkonzept SMILE24	3
I. Ausgangslage	3
Stand des öffentlichen Verkehrs in der Projektregion	4
Ziele	4
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 1 – Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität	5
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 2 – Auskunft und Vertrieb	6
Kurzbeschreibung: Teilprojekt 3 – Weitere Maßnahmen	6
Zusammenfassung Teilprojekte	7
II. Beschreibung der Teilprojekte	8
TP 1: Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität	8
Maßnahme 1.1: Taktverdichtung durch Angebotsausweitung	9
UM 1.1.1: Einführung Expressbuslinie X600	9
UM 1.1.2: Einführung Expressbuslinie X710	10
UM 1.1.3: Einführung Expressbuslinie X720	11
Maßnahme 1.2: Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden ODV	11
UM 1.2.1: Planung und Konzeptionierung eines flächendeckenden ODV	11
UM 1.2.2: Prüfung, Umsetzung und Vergabe der Verkehre	12
UM 1.2.3: Pilotierung und Inbetriebnahme	13
Maßnahme 1.3: Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade	13
UM 1.3.1: Einführung T602 nördliche Schleidörfer	13
UM 1.3.2: Einführung T711 Ostseeküste	13
UM 1.3.3: Einführung T719 südliche Schleidörfer	14
Maßnahme 1.4: Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen an Knotenpunkten	14
UM 1.4.1: Konzeption eines Mobility Hubs im Verbunddesign	14
UM 1.4.2: Bau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Achsen	15
UM 1.4.3: Aufbau und Einführung von Sharing Angeboten	15
Maßnahme 1.5: Datengesteuerte, dynamische auf KI basierte Angebotsanpassungen im Betrieb zur Steuerung der Fahrgastbedarfe	16
UM 1.5.1 Evaluierung bestehender Daten	16
UM 1.5.2 Programmierung von KI mit entsprechenden Algorithmen zur Datenanalyse	16
UM 1.5.3 Datenverarbeitung zu dynamischen Angebotsanpassungen	16
Angestrebte Wirkungen und Ziele	17
TP 2: Auskunft und Vertrieb	18
Maßnahme 2.1: Einführung des Check-In/Be-Out-Systems (CiBo)	18
UM 2.1.1: Umsetzung und Roll-Out des CiBo-Systems in der Projektregion	18
UM 2.1.2: Kommunikation und PM	19
Maßnahme 2.2: Einführung einer Multimodalen App	20
UM 2.2.1: Weiterentwicklung Schnittstellen zur Anbindung verschiedener Verkehrsträger	20
UM 2.2.2: Einbindung von Buchungs- und Paymentssystemen	21
UM 2.2.3: Kommunikation und PM	21
Angestrebte Wirkungen und Ziele	21
TP 3: Weitere Maßnahmen	22
Maßnahme 3.1: Weiterbildung und Qualifizierung	23



UM 3.1.1: Schaffung Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“	23
Maßnahme 3.2: Einbindung von gesellschaftlichen Gruppen in der Modellregion	24
UM 3.2.1: Stakeholdermanagement	24
UM 3.2.2: Einbindung von Politik und Verwaltung in der Modellregion	24
UM 3.2.3: Partizipation und Bürgerbeteiligung	24
UM 3.2.4: Einbindung der Schülerinnen und Schüler	25
UM 3.2.5: Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes	25
UM 3.2.6: Kommunikation und Projektmanagement	26
Maßnahme 3.3: Übertragbarkeit auf andere ländliche Regionen	26
UM 3.3.1: Zusammenarbeit und Austausch mit anderen Modellprojekten im ÖPNV	26
UM 3.3.2: Konzepterarbeitung für die Übertragbarkeit der ÖPNV-Ergebnisse dieses Modellprojekts	26
UM 3.3.3: Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in Urlaubsregionen in Deutschland	27



Gesamtkonzept SMILE24

I. Ausgangslage

„Stell Dir vor, wir sind im ländlichen Raum in einer Region, in der wir zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne ein eigenes Auto, unabhängig vom Alter und sozialem Status, nur durch öffentliche Mobilitätsangebote barrierefrei, garantiert und nachhaltig mobil sein können.“ Das ist die Vision, die hinter dem Projekt SMILE24 steht. SMILE24 steht für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7. Die Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde und der Verkehrsverbund NAH.SH möchten in den kommenden Jahren (2023-2025) dieses Projekt als „ÖPNV-Modellvorhaben“ des Bundes im ländlichen Raum in Schleswig-Holstein umsetzen. Ziel von SMILE24: die Dekarbonisierung des Verkehrs durch attraktive öffentliche Mobilität, eine verstärkte ÖPNV-Nutzung und mit einer echten Verlagerung von Verkehren des MIV auf den ÖPNV zu unterstützen. Hierzu möchten die Projektpartner in dem hier skizzierten Verbundprojekt gerade für die Zielgruppe der Pkw-Fahrer (Bevölkerung vor Ort und Touristen) klimaneutrale Mobilität auch ohne Auto auch im ländlichen Raum ermöglichen, um damit die CO₂-Emissionen im ÖPNV und für den Verkehrssektor insgesamt zu reduzieren.

Für die Umsetzung im Projektzeitraum 2023-2025 wurde die Schlei-Region ausgewählt, die sich im Nordosten Schleswig-Holsteins in den Kreisen RD-ECK und SL-FL befindet. Dabei haben bei der Entscheidungsfindung, wo das Projekt umgesetzt werden soll, verschiedene Aspekte eine Rolle gespielt. So wurden Bevölkerungsstruktur, Ausprägung des Tourismus (u.a. Übernachtungszahlen oder Errichtung neuer Tourismusgebiete) sowie das vorhandene ÖPNV-Angebot genauer betrachtet. Die ausgewählte Region weist dabei die typischen Merkmale einer ländlichen Region in Deutschland mit zerstreuten Siedlungsstrukturen auf. Hierzu zählt eine vergleichsweise dünne Besiedelung (RD 1.500 bzw. SL 1.400 Einwohner je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche), was im Unterschied zu dicht besiedelten urbanen und suburbanen Räumen eine wirtschaftliche Erschließung mit einem attraktiven ÖPNV bis heute deutlich erschwert (bzw. fast unmöglich macht). Die zerstreuten Siedlungsstrukturen der beiden Kreise in der Fläche behindern die Erschließung für den auf die Bündelung der Verkehrsströme angewiesenen ÖPNV zusätzlich: Die durch Ostsee, Kieler Förde, Schleifjord und Nord-Ostsee-Kanal geographisch bedingte Teilrandlage reduziert die Möglichkeiten einer ergänzenden „Auffüllung“ der ÖPNV-Gefäße durch größere Durchgangsverkehre (Kabotage), ähnlich anderer ländlicher Räume, was einer wirtschaftlichen ÖPNV-Erschließung zusätzlich abträglich ist. Die im ländlichen Raum auch andernorts häufig beobachtbare demographisch schwierige Entwicklung der Schülerzahlen (lt. Destatis in SH in der Zeit von 2020 bis 2021 rd. 13% weniger Schulanfänger) begrenzt die Nachfragepotenziale in diesem Kernsegment der ÖPNV-Nachfrage im ländlichen Raum zusätzlich.

In Entsprechung wird das ÖPNV-Angebot derzeit samstags in RD um 51 % und in SL um 60 % sowie sonntags in RD um 69 % und in SL um 75 % reduziert. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV liegt in den Gemeinden der Region im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich, die Marktausschöpfung gemessen in ÖPNV-Fahrten je Einwohner und Jahr liegt zudem im unteren zweistelligen Bereich. Gleichzeitig weist die Schlei-Region eine hohe Autoverfügbarkeit bei minimaler bis mittlerer (in den Ferienmonaten) Staugefährdung auf, wie dies auch in anderen ländlichen und touristisch geprägten Räumen anzutreffen ist. Damit steht der ÖPNV bislang einer klaren Autoorientierung gegenüber. Die Autoorientierung wird zudem durch das gut ausgebaute Straßennetz und i.d.R. ausreichend zur Verfügung stehende Parkplätze (die in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut wurden), verstärkt. Dies zeigt sich auch im hohen MIV-Anteil der touristischen Verkehre in dieser Region, was saisonal zu einer deutlichen Überinanspruchnahme einzelner Verkehrsinfrastrukturen in touristischen Hotspots entlang der Schlei führt. Damit dieser Trend umgekehrt werden kann, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die mit dem Projekt SMILE24 adressiert



und umgesetzt werden sollen. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass der Fuß- und Radwegenetz teilweise ausbaufähig ist, jedoch in den kommenden Jahren saniert und ausgebaut werden soll.

Stand des öffentlichen Verkehrs in der Projektregion

Im öffentlichen Verkehr ist die Region durch zwei parallele SPNV-Linien in Nord-Süd-Richtung mit einzelnen Bahnhaltepunkten im Stundentakt Kreisgrenzen übergreifend erschlossen. Ergänzend wurde der Busverkehr in der Vergangenheit ausgebaut (zusätzliche Buslinien, Ausweitung von Bedienzeiten und Taktverkehren), auch Kreisgrenzen überschreitend. Zusätzlich wurden an einzelnen Bahnhöfen Elemente von Mobilitätshubs etabliert (z.B. B+R-Stationen in Süderbrarup, Eckernförde, aber auch P+R-Plätze). In Süderbrarup wurde zusätzlich ein flächendeckender On-Demand-Verkehr (ODV) als „Dorf-Shuttle“ entwickelt und etabliert. Diese Einzelmaßnahmen führten häufig zu einer Angebotsverbesserung, allerdings i.d.R. nur eng lokal begrenzt und mit einer häufig nur geringen Nachfragesteigerung. Hintergrund: Die genannten Einzelmaßnahmen eröffneten den Interessierten keine vollständig vernetzte Alternative zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse in der Schlei-Region im Sinne eines „rund-um-Sorglos-Paketes“, Tür-zu-Tür und 24/7. Dies soll mit der Etablierung unseres Projektes im Sinne eines ÖPNV-Reallabors im ländlichen Raum unter dem Motto „Klimaneutral mobil – auch ohne Auto – auch im ländlichen Raum“ hingegen gelingen.

Ziele

Das Modellprojekt SMILE24 orientiert sich bei der Planung und der Umsetzung an den vier definierten Zielen des BMDV:

BMDV-Ziel	Kriterium	Messung	Status	Kurz	Mittel	Lang
Dekarbonisierung	Dekarbonisierte ÖPNV Fgz.	Prozent	1	10	60	100
Verlagerung	Reduzierung MIV-Fahrten	Prozent	-	3	10	20
Nutzung	Steigerung Anzahl Fahrgäste	Prozent	-	10	50	100
Attraktivität	Kundenzufriedenheit	Schulnoten	3,5	3	2	1

Aktuelle Zahlen zum Status in der beschriebenen Projektregion liegen derzeit für die Anzahl der MIV-Fahrten und die genaue Anzahl der ÖPNV-Fahrten nicht vor. Diese Zahlen müssen zu Beginn des Projekts erarbeitet werden. Ziel ist ein signifikanter Effekt über alle BMDV-Ziele ggü. dem Status quo (Datenstand 2019, vor Covid19). Basierend auf den vier BMDV-Zielen sind für dieses Modellprojekt Projektziele definiert worden. Insgesamt wurden 14 Projektziele definiert. Diese unterteilen sich in kurzfristige (K: 0-12 Monate), in mittelfristige (M: 12-36 Monate, bis zum Projektende) und in langfristige Ziele (L: bis 2030). Alle im Modellprojekt definierten Ziele wurden den vier BMDV-Zielen zugeordnet. Alle Ziele werden mit Beginn des Projektes aufgesetzt und verfolgt. Nach Projektende werden die Ziele weiterverfolgt, um insbesondere auch die langfristigen Ziele zu erreichen.



Beispiele für kurzfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Angebote werden für Touristen und Bürger gleichzeitig attraktiv sein (BMDV-Ziel: Attraktivität)
- Kommunen, Nutzer beteiligen sich an der zukünftigen Angebotsentwicklung (Attraktivität)

Beispiele für mittelfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Es wird eine garantierte Anschlussfähigkeit in einer intermodalen Reisekette geben (Verlagerung)
- Die Ergebnisse werden übertragbar und umsetzbar in anderen ländlichen Regionen sein (Attraktivität)
- Es werden nur emissionsfreie Fahrzeuge im ÖPNV in der Region eingesetzt (Dekarbonisierung)
- Teile der Bürger leben zukünftig auch im ländlichen Alltag ohne Auto (Verlagerung)

Beispiele für langfristige Ziele im Modellprojekt sind:

- Der Mobilitäts-Mindset junger Menschen im ländlichen Raum wird weg vom PKW zu einer 24/7-ÖPNV-Nutzung gedreht (Nutzung)
- Urlaub von immer mehr TouristInnen wird ohne Auto stattfinden (Verlagerung)
- Die PKW-Besitzquote in der betrachteten Region wird sich reduzieren (Dekarbonisierung).

Hauptziel unseres Projektantrages ist Klimaschutz mittels Dekarbonisierung des Verkehrssektors in einem beispielhaften ländlichen Raum. Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor werden wir mit Maßnahmen in folgenden drei Teilprojekten reduzieren:

I. Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität (Teilprojekt 1 – TP1: Angebot und Betrieb)

II. Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen (TP2: Auskunft und Vertrieb)

III. Weitere Maßnahmen (TP3: Weitere Maßnahmen).

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 1 – Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität

Im TP1: Angebot und Betrieb sehen wir für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Bevölkerung und im Tourismus durch Taktverdichtungen, Linienausbau (Expressbusse), Entwicklung neuer On-Demand-Verkehre (ODV) mit einem flächendeckenden und kreisübergreifenden Angebot sowie die enge Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln vor. Hinzu werden gezielte Angebotsausweitungen entlang touristischer Pfade in der Modellregion kommen.

Ziel ist eine echte „Mobilitätsgarantie 24/7“: Jeder Ort der Schlei-Region soll ganzjährig mindestens einmal pro Stunde mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen sein. Verlässlich an sieben Tagen die Woche und rund um die Uhr. Bahn und Bus können dabei nicht überall sein. Klassischen Nahverkehr werden wir daher überall auch mit anderen Mobilitätsformen wie ODV, aber auch Fahrrad und Sharing-Angeboten intelligent, auch mit weiteren Mobilitätsstationen, verknüpfen. Nach Bahnhöfen und Zügen sollen in der Region auch alle übrigen Stationen (und Haltestellen) und Fahrzeuge barrierefrei werden, aus Fahrgast-sicht hochattraktiv, einladend und für jeden leicht nutzbar; egal, ob mobilitätseingeschränkt, mit Kinderwagen oder Koffer unterwegs.



Jedoch soll dieses Projekt nicht nur einzelne Maßnahmen oder Verkehrsträger betrachten. Vielmehr wollen wir mit dem Projekt eine Vernetzung aller Verkehrsträger in der Projektregion erreichen, die in ihrer Vollständigkeit nach unserer Kenntnis deutschlandweit im ländlichen Raum so noch nicht vorhanden ist. Ferner sollen die Fahrzeuge des Nahverkehrs CO₂-frei fahren und regenerative Energie aus der Region nutzen – eben echt klimaneutral.

Der Betrieb erfolgt mittels einer datenbasierten, dynamischen und auf KI-basierten Verkehrsoptimierung, die eine schnelle Umsetzung der Fahrgastbedarfe ermöglichen soll, möglichst effizient. Das tatsächliche Angebot, gerade auch die Gefäßgröße je Fahrzeug, wird laufend an die tatsächliche Nachfrage angepasst, nicht nur zum Fahrplanwechsel. Hier werden die Möglichkeiten von Big Data mittels automatischer Fahrgastzählensysteme, Vertriebsdaten und KI mit entsprechenden Algorithmen genutzt, um ein an den tatsächlichen Verkehrsbeziehungen orientiertes Mobilitätsangebot anbieten zu können: datenbasierte, dynamische und auf KI-basierte Verkehrsoptimierung, die eine schnelle Umsetzung der Fahrgastbedarfe ermöglichen soll.

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 2 – Auskunft und Vertrieb

Bestandteil des TP2: Auskunft und Vertrieb ist die Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen.

Mit dem Ausbau der NAH.SH App zu einer echten intermodalen Mobilitätsplattform für die Schleiregion und perspektivisch für das gesamte Land Schleswig-Holstein wird die Buchbarkeit der gesamten Reisekette Tür-zu-Tür über alle Verkehrsträger hinweg (Bike- und Car-Sharinganbieter, ODV oder auch bestehende Dörpsmobile) in Echtzeit sichergestellt, angepasst an die aktuelle Verkehrssituation, mit verlässlichen Echtzeitinformationen auch im Störfall. Informieren, buchen und zahlen transparent und einfach, auch im Web und, für digitalferne Fahrgäste, via Telefonhotline und personenbedienten Verkaufsstellen. Dabei ist zu erwähnen, dass alle hier genannten Dienste in der NAH.SH App beauskunftet und mittels Deeplink an die App des Anbieters weitergeleitet werden. Die Buchung und der Kaufvorgang finden direkt beim Anbieter statt.

Kurzbeschreibung: Teilprojekt 3 – Weitere Maßnahmen

Durch die Maßnahmen in diesem Teilprojekt werden wir die Kommunikation zum Projekt SMILE24 ausbauen. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen im Bereich des Marketings (Werbung, aber auch Aufbereitung von Fahrgastinformationen) und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Bürger- und Akteursbeteiligung. Wichtiger Bestandteil der Fahrgastinformation ist der Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes, auch für Menschen mit Einschränkungen (z.B. Texte in leichter Sprache, Blindenleitsysteme etc.). Einbinden wollen wir Schülerinnen und Schüler als heutige und zukünftige Nutzer des ÖPNV durch die Zusammenarbeit mit mehreren Schulen in der Schleiregion, in der Mittel- und Oberstufe und in Berufsbildungseinrichtungen. Die Jugend für einen modernen und klimafreundlichen ÖPNV zu gewinnen, bedeutet aus unserer Sicht, die Grundlagen zu schaffen für die selbstverständliche Weiternutzung des ÖPNV in ländlichen Regionen auch nach der Schulzeit.

Weiterhin zählen zu diesem TP 3 auch Schulungen der Akteure vor Ort und die Etablierung und Qualifizierung von Mitarbeitenden in den Kreisen und Ämtern vor Ort zu Mobilitätsmanagern. Ferner sehen wir ein professionelles Gesamtprojektmanagement SMILE 24 in enger Abstimmung mit den Akteuren vor Ort in der Schleiregion vor.



Zusammenfassung Teilprojekte

Die in den einzelnen TP 1-3 beschriebenen Maßnahmen sind alle integrale Bestandteile des Gesamtkonzeptes und weisen untereinander verschiedene Wechselwirkungen mit Blick auf die Zielerreichungen auf und stärken sich gleichzeitig. Das TP 1 fokussiert auf die Optimierung und Stärkung bestehender und den Ausbau neuer Verkehrsangebote. Mit der Einführung des derzeit in Vorbereitung befindlichen bundesweiten 49€-Tickets wird dazu ein Komplementär eingeführt, ohne den ein ausreichendes Angebot nicht wie gewünscht zum Tragen kommen würde. Das Zusammenspiel und die Vernetzung dieser geplanten Einführung mit den definierten Maßnahmen in den TP 2 und 3 zielen alle auf die Erreichung der beschriebenen 24/7-Mobilitätsgarantie ab.

Im Gegensatz dazu würde die Umsetzung einzelner Maßnahmen in den Teilprojekten nicht diese Tragweite haben und würde das angestrebte Ziel einer angestrebten 24/7-Mobilitätsgarantie nicht erfüllen. Ergänzend dazu werden auch die Maßnahmen der Bürger- und Akteursbeteiligung im TP 3 wichtige Impulse liefern, die als Vervollständigung zu allen anderen Maßnahmen zu sehen sind und eine Rekalibrierung auch der übrigen Maßnahmen der TP 1-2 noch innerhalb der Projektlaufzeit erlauben. Dadurch, dass alle TP untereinander Abhängigkeiten aufweisen, wird es umso notwendiger sein, durch ein gut organisiertes Gesamtprojektmanagement immer den Blick für das Wesentliche zu behalten, damit alle Projektziele innerhalb der Projektlaufzeit erreicht werden.

Dieses Projekt will modellhaft und konsequent im ländlichen Raum, die Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit neu denken, entwickeln und erproben und diese Ergebnisse für öffentliche Mobilität der Zukunft in ländlichen Regionen verfügbar machen. Hierzu lässt sich das hier geplante Vorhaben SMILE24, mit den in den Teilprojekten dargestellten Maßnahmen, unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten auf alle ÖPNV-Träger in ländlichen Regionen übertragen. Die neu entwickelten und genutzten Systeme (Multimodale App, Verkehrskonzepte, Mobilitätshubs) werden so umgesetzt, dass diese unmittelbar auf weitere Regionen landes- und deutschlandweit übertragbar sind. Vor allem die technologischen Erkenntnisse aus den TP 1 und 2 sind mit einem vergleichsweise geringen Aufwand auf andere Anwendungsgebiete übertragbar und adaptierbar, da diese raumunabhängig für den Fahrgast aufgebaut werden und somit alle Bedürfnisse des Fahrgastes abdecken sollen. Die Projektpartner streben in der Projektlaufzeit den landes- und bundesweiten Wissenstransfer mit anderen bereits geförderten oder neu hinzukommenden Modellprojekten, die ebenfalls im Schwerpunkt ländliche Regionen durchgeführt werden, an und werden die entwickelten Praxisguides innerhalb von verschiedensten Veranstaltungen, auch sektorübergreifend, präsentieren.

Vor allem im TP 1 werden wir Maßnahmen aufsetzen, die sich derzeit an verschiedenen Orten in Deutschland gerade in der Einführungsphase befinden. Mit diesen geförderten Projekten streben wir innerhalb der Projektlaufzeit eine Vernetzung und Zusammenarbeit an. Unser Projekt will ergänzend zu bisherigen Modellprojekten den Nutzenden eine echte Alternative zum Auto über alle 4P des Marketing Mixes (Price, Product, Place und Promotion) hinweg als ganzheitliches Gesamtprodukt offerieren.

Hierbei werden wir in der Schleiregion auch auf die Erkenntnisse des bisherigen Angebotsausbaus im Bahn- und Busverkehr sowie des durch das ebenfalls vom BMDV geförderten Projektes „SchleiMo“, sowie des durch das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) geförderten Projektes im Amt Süderbrarup (Smartes DorfSHUTTLE) aufsetzen. Dabei sind die Projekte „SchleiMo“ und „Smartes DorfSHUTTLE“, für das Projektteam ein wichtiger Indikator und bestätigt knüpfen an unseren Überlegungen, den ÖPNV im ländlichen Raum ganzheitlich zu denken (mit allen Verkehrsträgern) sinnvoll an.

Dies schließt weiterhin die Erfahrungen in Schleswig-Holstein aus mehreren Projekten zur Dekarbonisierung der Antriebe in Bahn-, Bus- und On-Demand-Verkehren ein. Durch die enge Zusammenarbeit mit



allen bisherigen Projekten wird eine echte Kooperation entstehen, so dass SMILE24 von den erzeugten Synergien in einer vollständig bedienten Mobilitätsregion 24/7 umfassend profitieren wird.

Die für das Projekt relevanten Akteure sind innerhalb des Projektes für die inhaltliche sowie konstruktive Zusammenarbeit zuständig. Vor allem werden die Fachbereiche der Kreise und Ämter, aber auch die Kreistage, Amtsvertretungen sowie Ihre Fachausschüsse, und die Bürgermeister der Gemeinden in der Modellregion in die Entscheidungsfindungen einbezogen. Damit soll ein breiter, politische Konsens herbeigeführt werden. Ebenso werden die Gremien der NAH.SH in die Entscheidungsfindung durch einen Projektbeirat eingebunden, so dass eine frühzeitige Beteiligung auch anderer Interessenverbände, Aufgabenträger und Regionen im Land in die Projektdiskussionen und -ergebnisse gewährleistet ist.

Darüber hinaus werden die identifizierten Stakeholder und hier vor allem die Fahrgäste (Bevölkerung und Touristen) angesprochen und in der Form von verschiedenen Formaten umfangreich informiert, in Befragungen sowie bei der Findung von Verbesserungsvorschlägen eingebunden. Ebenso sollen die Maßnahmen mit möglichst vielen gesellschaftlichen Gruppen in Workshop-Formaten und Bürgerbeteiligungen erörtert und getragen werden. Ein wichtiger Aspekt der Einbindung und Zusammenarbeit ist die bereits kurz beschriebene Einbindung von Schülerinnen und Schüler zur 24/7-Nutzung eines zukünftigen ÖPNV-Angebots in der Schleiregion. Hiervon verspricht sich das Projekt SMILE24 wertvolle Beiträge für das ÖPNV-Angebot, so dass Jugendliche den ÖPNV auch als attraktiv außerhalb der Schulzeiten und zukünftig als Erwachsene als echter Alternative zum eigenen Auto auch im ländlichen Raum wahrnehmen und nutzen. Die Darstellung der geplanten Maßnahmen wird im TP 3 erfolgen.

II. Beschreibung der Teilprojekte

TP 1: Verbesserung Angebots-/Betriebsqualität

Aufgrund regelmäßiger Angebotsanpassungen konnte der ÖPNV im Projektgebiet in den vergangenen Jahren bereits stetig und sinnvoll erweitert werden. So sind die Mittel- und Unterzentren der Projektregion durch Taktlinien und ausgeweitete Bedienzeiträume, auch in der Kombination mit der Bahn, miteinander verbunden. Mit diesen Angebotsanpassungen konnte ein Grundnetz an ÖPNV-Linien aufgebaut werden, welches aber noch nicht die Bedürfnisse der Fahrgäste vollständig abdecken kann. Ein gewisses Maß an Zufriedenheit konnte bei den Fahrgästen zwar aufgebaut werden, aber nicht in den Maßen, wie sich das die Aufgabenträger des ÖPNV sowie die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen vorstellen.

Vor allem die durch die zerstreute Siedlungsstruktur bedingten, langen Reisezeiten, die immer noch nicht ausreichenden Bedienzeiten sowie oftmals die wenig attraktive Taktung tragen dazu bei, dass das angebotene Verkehrsangebot von der Bevölkerung und den Touristen nicht in seinem vollen Potential in Anspruch genommen wird. Die Folge daraus ist, dass es innerhalb der Bevölkerung in den letzten Jahren kaum nennenswerte Verlagerungen vom MIV hin zum ÖPNV gegeben hat, bei zeitweise nahezu sehr gering ausgelasteten 12m-/18m-Bussen. Betrachtet man dazu noch die hohen Touristenströme in der Urlaubszeit (die aufgrund des touristischen Wachstums in den letzten Jahren deutlich verlängert wurde), in der Projektregion, so ist zu beobachten, dass Touristen den angebotenen ÖPNV-Verkehr nur zu einem marginalen Teil in Anspruch nehmen, um zu den vielen Ausflugszielen zu gelangen. Denn bislang reist die große Mehrheit der Touristen mit dem eigenen PKW an und bewegt sich auch vor Ort damit fort (90% der Urlaubsreisen, 77% der Kurzurlaube und 78% der Tagesgäste mit Ziel SH werden mit dem PKW durchgeführt – Stand 2019). Dies trägt dazu bei, dass die Verkehrsbelastung in den Urlaubsorten und den touristischen Hotspots hoch ist und mit dem touristischen Wachstum weiter steigen wird. Um dies

zu ändern, werden folgende (Unter-) Maßnahmen definiert, die einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Projektregion leisten werden.

Maßnahme 1.1: Taktverdichtung durch Angebotsausweitung

In dieser Maßnahme sollen die bestehenden Hauptachsen in der Projektregion ausgebaut und gestärkt werden. Die Stärkung der Hauptsachsen trägt dazu bei, dass die durch die zerstreute Siedlungsstruktur der beiden Kreise geschuldeten, langen Reisezeiten, durch ausreichende Bedienzeiten und attraktivere Taktung zu einer höherer Akzeptanz führen wird.

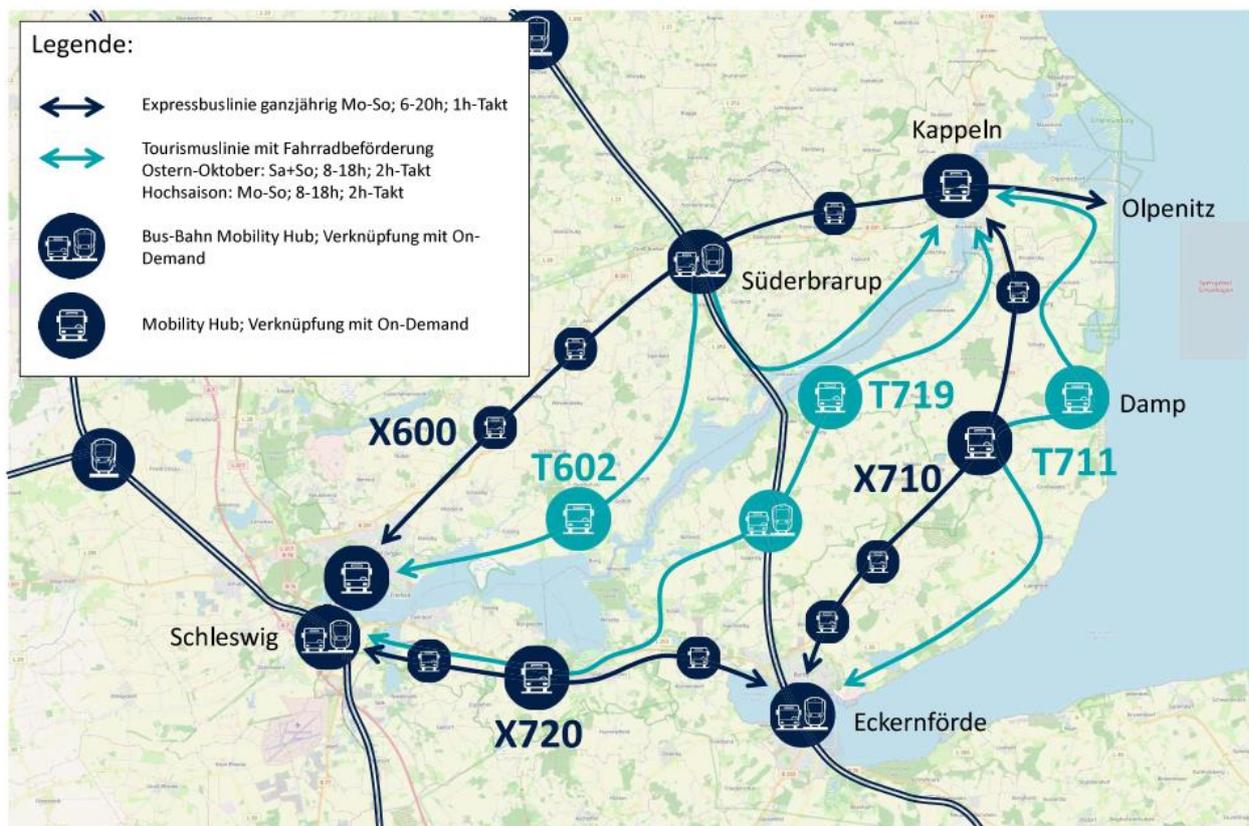


Abb. 1: Angebotsausweitungen

UM 1.1.1: Einführung Expressbuslinie X600

Untermaßnahme (UM) Einführung Expressbus X600 SL - Süderbrarup - Kappeln – Olpenitz: Die Hauptverkehrsströme / Hauptverkehrsachsen sind in der Projektregion auf die Mittel- und Unterzentren ausgerichtet. Eine dieser Achsen ist die zwischen Schleswig und Kappeln. Diese Achse wird derzeit jedoch mit einer unregelmäßigen Taktung bedient und ist im Wesentlichen auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Um die heute bestehenden Taktlücken zu schließen, werden in dieser UM schnellere und häufigere Expressverbindungen eingeführt. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr



- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc..

Zu den üblichen Verkehrszeiten verringert sich so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptachsen zu entlasten, wird in den Nächten auf Samstag und Sonntag ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und Hamburg durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Um den Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors in der Projektregion zu erreichen, werden in dieser UM nur batterieelektrische Busse mit folgenden Merkmalen eingesetzt: barrierefrei mit Sondernutzungsflächen, WLAN und USB-Lademöglichkeiten, bequeme Expressbusbestuhlung, große und übersichtliche Anzeigen sowie akustische Unterstützung. Saisonal wird die Linie über Kappeln hinaus zum touristisch bedeutsamen Ostseeresort Olpenitz verlängert. Durch die Verknüpfung mit den Bahnlinien in Schleswig ergeben sich attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn, die u.a. für die Touristen attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn bieten, die einen Urlaub ohne ein eigenes Auto möglich machen. Die zusätzliche Spätfahrt ab SL Bahnhof um 1:30 nach Kappeln kann von der letzten Fahrt des RE7 aus erreicht werden, die um 23:43 in Hamburg abfährt.

UM 1.1.2: Einführung Expressbuslinie X710

Analog zu der UM 1.1.1 wird auch in dieser UM eine der Hauptverkehrsachsen gestärkt. Dabei handelt es sich um die Verkehrsachse zwischen Eckernförde und Kappeln. Auch diese Verkehrsachse wird bis heute mit einer unregelmäßigen Taktung bedient, die im Wesentlichen auf die Schulanfangs- und endzeiten ausgerichtet ist. Um die heute bestehenden Taktlücken zu schließen, werden in dieser UM ebenfalls schnellere und häufigere Expressverbindungen eingeführt, damit diese Verkehrsachse weiter gestärkt werden kann. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr
- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc.

Zu den üblichen Verkehrszeiten verringert sich so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptachsen zu entlasten, wird in den Nächten auf Sa./So. ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und HH durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Diese UM wird sich aus zwei Linien zusammensetzen: Eckernförde - Vogelsang-Grünholz - Kappeln (Mo-So) und Eckernförde - Vogelsang-Grünholz - Damp (Mo-Fr). Durch die Überlagerung der beiden Linien wird auf der Verkehrsachse zwischen Eckernförde und Vogelsang-Grünholz ein 30-Minuten-Takt möglich sein, der die Attraktivität dieser Strecke weiter steigern und zu einer aus unserer Sicht signifikanten Steigerung der Fahrgastzahlen führen wird. Auch in dieser Maßnahme werden batterieelektrische Busse wie in der UM 1.1.1 eingesetzt. Durch die Verknüpfung mit den Bahnlinien in Eckernförde ergeben sich zudem für die Touristen attraktive Anreisemöglichkeiten mit der Bahn, für einen Urlaub ohne ein eigenes Auto.



UM 1.1.3: Einführung Expressbuslinie X720

Wie in den beiden vorhergehenden UM wird eine weitere Hauptverkehrsachse im Projektgebiet aufgewertet. Dabei handelt es sich um die Verkehrsachse zwischen Schleswig und Eckernförde. Bei der Verkehrsachse werden ebenfalls die bestehenden Taktlücken mit der Einführung von Expressbussen geschlossen. Durch folgende Schritte soll die Einführung der Expressbuslinien die Attraktivität dieser Verkehrsverbindung gesteigert werden:

- Montag bis Freitag alle 60 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr
- Samstag und Sonntag alle 120 Minuten zwischen 9 und 20 Uhr
- Bedienung von ausgewählten Stationen an Bahnknoten, Verknüpfungspunkten zum ODV etc.

Auch in dieser UM verringert sich zu den üblichen Verkehrszeiten so die Reisezeit zwischen den Zentren und durch die Verknüpfung mit dem ODV auch aus der Fläche in die Zentren. Um den ODV auf den Hauptrelationen zu entlasten, wird in den Nächten auf Saa./So. ein Spätverkehr bis 1 Uhr mit Midi E-KOM gefahren. Dieser stellt die Überregionale Erreichbarkeit aus den Zentren Kiel und HH durch Berücksichtigung von Anschlüssen von Spätfahrten des SPNV sicher. Auch in dieser Maßnahme werden batterieelektrische Busse wie in der UM 1.1.1. eingesetzt. Die zusätzliche Abfahrt ab Eckernförde um 1:25 ermöglicht eine letzte Fahrtmöglichkeit von Kiel nach SL, der letzte direkt fahrende Zug fährt bereits um 0:01 ab Kiel Hauptbahnhof.

Maßnahme 1.2: Einführung eines flächendeckenden, kreisübergreifenden ODV

Ziel der Einführung eines On-Demand-Verkehres (ODV) wird es sein, gemeinsam mit denen in der Maßnahme 1.1 dargestellten Untermaßnahmen die bestehenden Verkehrsangebote in der Projektregion so zu erweitern, dass eine 24/7-Bedienung möglich und die Mobilitätsgarantie gewährleistet ist.

UM 1.2.1: Planung und Konzeptionierung eines flächendeckenden ODV

In dieser Untermaßnahme werden die Möglichkeiten evaluiert, wie der ODV in der Projektregion am sinnvollsten umgesetzt werden kann. Dabei geht das Projektkonsortium im ersten Schritt davon aus, dass eine Aufteilung auf vier Unterbediengebiete (Süderbrarup, Eckernförde, Kappeln, Schleswig) sinnvoll und am wirtschaftlichsten ist. Vor allem wird dabei auch der bestehende ODV in Süderbrarup (der hier weiter ausgebaut werden soll) berücksichtigt, so dass hier auf die bestehende Lade- bzw. Einrichtungsinfrastruktur zurückgegriffen wird.

Die vier erwähnten Unterbediengebiete (vgl. Abb. 2) werden als getrennte Unterbediengebiete morgens, tagsüber bis in den Abendstunden und ein großes angeschlossenes Bediengebiet nachts (Ersatz für den unwirtschaftlichen Linienverkehr in den Nachtstunden) betrachtet. Des Weiteren wird sich der ODV bezüglich der Umsteigemöglichkeiten in Richtung des Linienverkehrs an den bestehenden und in diesem Projekt geplanten Mobility Hubs orientieren. Nicht zuletzt werden im gesamten Bediengebiet virtuelle Haltestellen in einem Abstand von 300 Metern eingerichtet. Um die erwähnte 24/7-Bedienung (mit unterschiedlicher Anzahl von den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen) gewährleisten zu können werden 32 vollelektrische Fahrzeuge (ca. 6-8 Sitze- 8x davon komplett barrierefrei) zum Einsatz kommen. Neben den Fahrzeugen werden in dieser UM die Fahrer-Schulungen sowie die Standorte für die Ladeinfrastruktur geplant.

Im Rahmen der Planung des ODV wird im Kreis RD-ECK die Einbindung des Taxigewerbes geprüft und umgesetzt werden. Ziel dabei ist, mögliche Kooperationen mit dem Taxigewerbe auszuloten und Chancen wie Potentiale bei der Implementierung eines On-Demand-Angebotes mit der Beteiligung des Taxigewerbes zu identifizieren. Eine Beteiligung des Taxigewerbes könnte u.a. so aussehen:

- Fahrzeuge werden von Taxiunternehmen beschafft und stehen dem Taxigewerbe außerhalb der ODV-Zeit zur Verfügung
- Taxi als Auftragnehmer oder Subunternehmer vom Auftragnehmer für ODV (Personal bleibt im Taxitarif oder Personal wird nach Bustarif bezahlt)

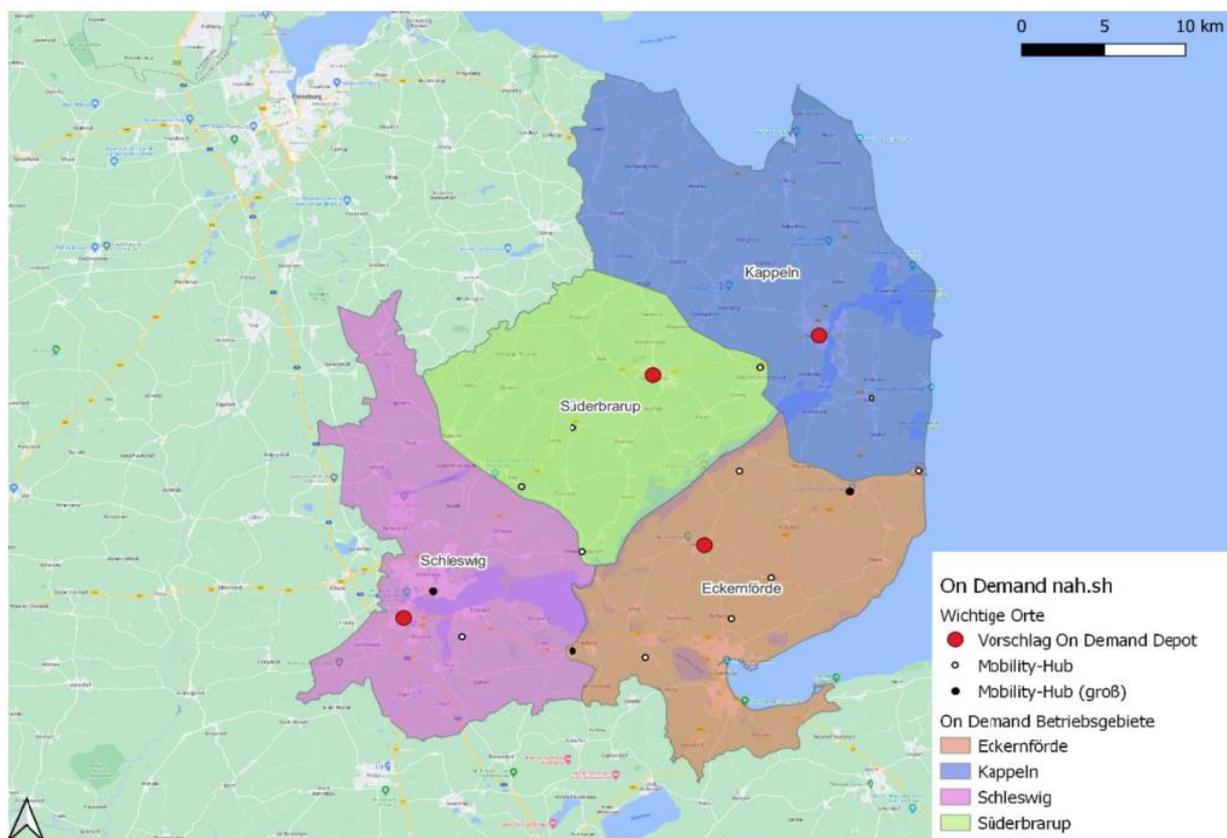


Abb. 2: On-Demand-Gebiete

Auch eine Beteiligung von anderen Fahrdienstleistern (u.a. Malteser) wird in beiden Kreisen geprüft. Damit die ODV bestmöglich genutzt werden können, wird bestehende Dispositions-, Buchungs- und Datenauswertungssoftware "NAH.SHUTTLE" verwendet. Es handelt sich dabei um eine komplett barrierefreie Buchungssoftware mit unterschiedlichen Funktionalitäten (u.a. Parallelfahrtverbot, Vorausbuchungen, Mitfahrerzubuchungen), die immer die beste Lösung für den Fahrgast ermittelt.

UM 1.2.2: Prüfung, Umsetzung und Vergabe der Verkehre

Diese UM dient dazu, die in der UM 1.2.1 geplanten Verkehre zu auf die Durchführbarkeit zu prüfen. Dabei werden Testbetriebe durchgeführt, bei denen die gesammelten Daten ausgewertet und in der finalen Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Ergänzend zu der Prüfung der Durchführbarkeit wird in dieser Maßnahme der Anforderungskatalog und Vergabeprozess der On-Demand-Mobilitätssoftware



(ODM) sowie die Vergabe der Verkehrsleistung vorbereitet. Dabei wird für die Vergabe der ODM ein externer Berater im Auftrag der NAH.SH beauftragt. Die Umsetzung der Verkehrsleistung wird über die bestehende Verkehrsverträge beider Kreise erfolgen.

UM 1.2.3: Pilotierung und Inbetriebnahme

In diesem UM wird die Inbetriebnahme, die auf den Erkenntnissen von 1.2.1 und 1.2.2 basiert, vorbereitet und umgesetzt. Die Umsetzung wird dabei in den drei Unterbediengebieten (Schleswig, Kappeln, Eckernförde) vsl. von der Autokraft GmbH bzw. ihrem Schwesterunternehmen CleverShuttle übernommen. Die Umsetzung der Verkehre im Unterbediengebiet Süderbrarup (bestehender ODV) wird durch das dort schon tätige Unternehmen Transdev übernommen.

Maßnahme 1.3: Angebotsausweitung entlang touristischer Pfade

In dieser Maßnahme sollen neue Angebote geschaffen werden, die sowohl die Bedarfe der Bevölkerung vor Ort als auch die der zahlreichen Touristen in der Urlaubssaison decken soll (vgl. dazu Abb. 1).

UM 1.3.1: Einführung T602 nördliche Schleidörfer

Ziel dieser UM ist es, die Urlaubsregion nördlich der Schlei mit ihren touristischen Hotspots mit einem neuen Verkehrsangebot attraktiv zu machen. Folgende Schritte sollen dazu beitragen, dass dieses Verkehrsangebot sofort nach der Einführung von den potenziellen Fahrgästen angenommen wird:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Samstag und Sonntag zwischen 8 bis 18 Uhr
- Hochsaison (Juni – Sept.): Montag bis Sonntag zwischen 8-18 Uhr

Analog der Maßnahme 1.1 werden diese neuen Verkehrsleistungen auch nur mit batterieelektrischen Bussen mit selben Merkmalen (zzgl. Lademöglichkeiten für Gepäck und Fahrradmitnahme) erbracht. Die hier geplanten Verkehrsleistungen sollen zudem ein ergänzendes Angebot zur Entlastung des flächendeckenden ODV entlang touristischer Hauptachsen am nördlichen Schleiufer bieten, der dazu beitragen sollen, dass u.a. die Touristen während ihres Aufenthaltes auf ihr eigenes Auto verzichten.

UM 1.3.2: Einführung T711 Ostseeküste

Das bestehende Angebot auf dieser Linie wird beibehalten. Die hier genannte Verbindung ist schon eine bestehende Verbindung, die vom Kreis RD-ECK im Zuge der Angebotsausweitung 2021 eingerichtet wurde. In dieser UM werden, bis auf die Ausstattung der Fahrzeuge, keine nennenswerten Änderungen am aktuellen Zustand erfolgen, dennoch ist diese Verbindung ein Wichtiger Bestandteil des Projektes und sollte als solcher berücksichtigt werden. Auch diese Verbindung wird als ergänzendes Angebot zur Entlastung des flächendeckenden ODV entlang touristischer Hauptachsen mit folgenden Merkmalen ausgestattet:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Sa. + So. zwischen 8 bis 18 Uhr



- Hochsaison (Juni – Sept.): Mo-So zwischen 8-18 Uhr

UM 1.3.3: Einführung T719 südliche Schleidörfer

In dieser Untermaßnahme sollen analog der Untermaßnahme 1.3.2 mit der Einführung eines neuen touristischen Verkehrsangebotes die touristischen Hotspots, in diesem Fall südlich der Schlei, für die zahlreichen Touristen attraktiv gemacht werden. Folgende Schritte sind in dieser UM vorgesehen:

- 2-Stunden-Takt
- Ostern – Oktober: Samstag und Sonntag zwischen 8 bis 18 Uhr
- Hochsaison (Juni – Sept.): Montag bis Sonntag zwischen 8-18 Uhr

Diese Verkehrsleistungen werden ebenfalls mit denen in der Untermaßnahme geplanten Bussen umgesetzt, die zu Dekarbonisierung des Verkehrs in der Projektregion beitragen werden.

Maßnahme 1.4: Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen an Knotenpunkten

Der Aufbau von Mobility Hubs / Mobilitätsstationen stellt einen wichtigen Aspekt des Projekts SMILE24 dar. Mit Hilfe dieser soll die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern weiter verstärkt und ausgebaut werden (vgl. Abb. 1). Nur so kann eine hohe Qualität des Verkehrsangebotes erreicht und die Bedürfnisse (schaffen eines hohen Standards) der Fahrgäste berücksichtigt werden. Denn „nur“ Bushaltestellen sind aus Sicht der Fahrgäste unzufriedenstellend. Um die geplanten Ziele dieser Maßnahme zu erreichen, wird das Projektkonsortium unter der Federführung der NAH.SH eine einheitliche Lösung entwickeln, die sich am Corporate Design des Verkehrsverbundes orientiert und barrierefrei für jedermann zugänglich ist. Vorgesehen ist, den besonderen Anforderungen dieses Raumes angepasste konkrete Bausteine für Zugangs- und Umstiegsorte zum ÖPNV zu entwickeln und anhand von Beispielstandorten in jedem der beiden Kreise umzusetzen sowie zu evaluieren.

Dabei erfolgt eine Berücksichtigung vom Maximalangebot für alle Verkehrsträger mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen und Dienstleistungen (bspw. WLAN, Fahrrad-, Paketbox, Sharing-Angebote) über die weichen Standortfaktoren (bspw. Sicherheitsgefühl, Bequemlichkeit, Wiedererkennbarkeit) bis hin zur Barrierefreiheit und Orientierung.

UM 1.4.1: Konzeption eines Mobility Hubs im Verbunddesign

Zunächst wird in UM ein gestalterischer Entwicklungsprozess mit Beteiligungsverfahren aller relevanter Akteure umgesetzt. Dabei werden vor allem folgende Fragestellungen beleuchtet:

- Was sind die Anforderungen der Fahrgäste?
- Welche Ausstattungsmerkmale sollte ein Mobility Hub an einer Expressbuslinie aus Fahrgastsicht haben (z.B. Hohe gestalterische Qualität und hochwertiges Erscheinungsbild des ÖPNV).

Die in den Beteiligungsverfahren gesammelten Informationen und Erkenntnisse werden anschließend in der architektonisch-planerische Ausgestaltung berücksichtigt und zu einem umsetzbaren Entwurf ausgearbeitet. Sobald der Entwurf final abgestimmt wurde, werden folgende Schritte eingeleitet:

- Ausschreibung der Planungs- und Beratungsunternehmen für die Entwicklung der Mobility Hubs



- Koordinierung des Prozesses
- Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen für den Hersteller der Mobilitätsstationen

UM 1.4.2: Bau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Achsen

Im Rahmen dieser UM wird es vor allem darum gehen, die konkrete bauliche und planerische Umsetzung (u.a. Ausschreibung von Rahmenverträgen, Überwachung des baulichen Fortschritts) voranzutreiben, damit die geplanten Mobility Hubs innerhalb der Projektlaufzeit zügig umgesetzt werden können. Dieser Prozess wird von der NAH.SH sehr eng betreut und in Abstimmung mit den beiden Kreisen umgesetzt. Folgende Aufgaben werden innerhalb der Projektlaufzeit durchgeführt:

- Abstimmung der Akteure (LBV SH, Kommunen, Planer)
- Ausschreibung Rahmenverträge: Nutzen von Synergien bei der Planung, u.a.
 - o Planung der Stationen (Hochbau nach Modulsystem NAH.SH)
 - o Baugrund- und Umweltgutachten
- Beratung und Unterstützung der Kommunen (Anträge, Gremienbeschlüsse, Vergaben etc.)
- Aufbau von Strukturen zur Unterstützung von Kommunen beim Ausbau auf Landesebene
- Bauliche Umsetzung (Attraktiver und barrierefreier Ausbau der Zuwegung)
- Ausbau von ca. 10 Haltestellen zu Mobilitätsstationen, d.h.
 - o 37 barrierefreie Haltepositionen (Fahrgastunterstände im Landesdesign) mit DFI
 - o Ca. 160 Stellplätze für Fahrräder - überdacht
 - o 10-mal Verknüpfung der Haltestellen mit ODV und 10 Infostelen
- Verknüpfung mit Carsharing, insb. sinnvoll an 6 Stationen

UM 1.4.3: Aufbau und Einführung von Sharing Angeboten

Damit die angestrebte 24/7-Mobilität in der Projektregion gewährleistet werden kann, werden wie schon erwähnt, neben den in den vorherigen UM beschriebenen Umsetzungen in den Bereichen der Linien- und ODV Car- und Bike-Sharing-Angebote eingeführt. Diese sollen die letzten Lücken des Verkehrsangebotes schließen. In beiden Kreisen wird ein dichtes Netz an Stationen (sieben im Kreis SL-FL und sechs im Kreis RD-ECK) aufgebaut, die sich an einigen geplanten Mobility Hubs richten werden. Die Car-Sharing-Stationen werden mit insgesamt 19 vollelektrischen Fahrzeugen (mit einem speziellen Branding für das Projekt SMILE24) und den dazugehörigen 24/7 zugänglichen Wallboxen ausgestattet. Zudem ist zu erwähnen, dass der lokale Anbieter schon teilweise im Projektgebiet aktiv ist. Auch dieses Mobilitätsangebot wird in die multimodale NAH.SH+-App der NAH.SH integriert und wird einen wesentlichen Anteil an der multimodalen Reisekette in der Projektregion haben. Ergänzend zu den Car-Sharing-Angeboten werden als letzte Ebene der multimodalen Mobilitätskette an ausgewählten Standorten auch Bike-Sharing-Stationen aufgebaut. Auch diese werden teilweise an den Standorten neu geplanter Mobility-Hubs berücksichtigt.



Maßnahme 1.5: Datengesteuerte, dynamische auf KI basierte Angebotsanpassungen im Betrieb zur Steuerung der Fahrgastbedarfe

UM 1.5.1 Evaluierung bestehender Daten

Ziel dieser UM soll die Evaluierung von für die Angebotsanpassung relevanten Daten, die von den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund täglich erfasst werden.

Dabei handelt es sich u.a. um Ein- und Aussteiger in den Bussen, Art und Anzahl verkaufter Tickets, Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Auslastung der Fahrzeuge. Diese Daten werden heute nur rudimentär für die Angebotsanpassungen genutzt, obwohl sie sehr viel Potenzial zur wirtschaftlichen Gestaltung des zukünftigen ÖPNV mit sich bringen. Daher werden in dieser UM die vorhandenen Daten analysiert und in Zusammenarbeit beider Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV mit den Verkehrsunternehmen und NAH.SH als Verkehrsverbund so bewertet, ob sie für die im UM 1.5.3 geplanten dynamischen Angebotsanpassungen relevant sind. Die hier zu erarbeitenden Ziele bilden, für die in der UM 1.5.2 geplante Programmierung des Algorithmus, das Grundgerüst dieser Maßnahme. Neben den genannten Akteuren, die als Experten für den Bereich ÖPNV gelten, müssen in dieser UM auch Experten zur Datenverarbeitung involviert sein, die diese Daten nach den Bedarfen der Kreise und der Verkehrsunternehmen verarbeiten (mit Hilfe von KI-Tools) und zur Verfügung stellen werden.

UM 1.5.2 Programmierung von KI mit entsprechenden Algorithmen zur Datenanalyse

Für den Linienverkehr: In dieser UM werden, für die in der UM 1.5.1 genannten Daten Algorithmen entwickelt, die auf die Bedarfe der Kreise und vor allem auf die der Verkehrsunternehmen abzielen. Diese Programmierung wird in enger Zusammenarbeit aller beteiligter Projektpartner erfolgen und wird mit Einhaltung verschiedener Meilensteine, die der Zeitplanung zu entnehmen sind, erfolgen. Diese Meilensteine werden dafür sorgen, dass die Zwischenschritte jederzeit transparent darstellbar sind und dass die angestrebten Ziele erreicht werden. Welche Programmiersprache in dieser UM verwendet wird, wird im Laufe der Anfangsphase des Projektes entscheiden. Hier ist das Projektteam auf externe Expertise angewiesen, die für die diese Maßnahme hinzugezogen werden.

Für den ODV: Bei dem in der UM erwähnten, bestehenden ODV im Amt Süderbrarup, wird bereits das Hintergrundsystem bzw. Dashboard des Unternehmens ioki GmbH verwendet. Damit kann für den Bereich des ODV auf ein bestehendes System zurückgegriffen werden, so dass hier keine weiteren Aufwendungen für die Programmierung notwendig sind.

UM 1.5.3 Datenverarbeitung zu dynamischen Angebotsanpassungen

Für den Linienverkehr: Nach der Programmierung des Algorithmus werden in dieser Maßnahme die ersten Probeläufe mit den generierten Daten erfolgen. Dabei wird das Augenmerk vor allem auf der Qualität und die Umsetzbarkeit erzeugter Ergebnisse liegen. Diese Ergebnisse sollten aus Gründen einfacher Darstellung in einem Dashboard aufbereitet werden, so dass verschiedenen Auswertungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die in einer einfachen Art und Weise verändert bzw. angepasst werden können. Mit Hilfe dieser Auswertung können im Anschluss die dynamischen Angebotsanpassungen angestoßen werden, die ganz mit den eng mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt sein müssen, da diese für die Änderung der Verkehrsleistungen etwas mehr Zeit benötigen und ggf. ihre Fahrzeug- und Personalbestände anpassen müssen.



Für den ODV: Das bestehende System des Unternehmen ioki GmbH sammelt und bereitet die Daten (aktuelle Betriebsituation, Nachfrage, Auslastung sowie der Anzeige/Ortung der sich im Einsatz befindenden Fahrzeuge) des durchgeführten Verkehrs und wertet diese aus. Aufgrund dessen können hier zudem mit Hilfe definierter Parameter Prognosen für den weiteren Tagesverlauf erfolgen. Damit kann ein für den Fahrgast qualitativ hochwertiges Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Betrachtet man die Bereiche des Linien- und des ODV kann es nur sinnvoll sein in diesem Projekt die Synergien unter diesen beiden Verkehrsformen zu erzeugen. Ob dies mit einem gemeinsamen System erfolgen kann, wird ein Gegenstand der Untersuchungen in diesem Projekt sein.

UM 1.5.4 Projektmanagement

Wie in der UM 1.5.2 erwähnt, wird es wichtig sein, dass die Anforderungen des ÖPNV in der Programmierung des Algorithmus vollständig berücksichtigt werden. Aufgrund hoher technischer Komplexität wird für die Umsetzung ein externer Dienstleister beauftragt, der gleichzeitig das PM dieser UM übernehmen wird. Dieser wird in enger Zusammenarbeit mit dem Projektleitungsteam dafür Sorge tragen, dass die gesetzten Ziele erreicht werden.

Angestrebte Wirkungen und Ziele

Immer mehr Menschen wünschen sich, umwelt- und sozialverträglich zu verreisen. Gleichzeitig sinkt insbesondere bei jungen Menschen in Großstädten der Anteil der Personen mit eigenem Führerschein und auch derjenigen, die ein eigenes Auto besitzen. Ziel in diesem Teilprojekt soll es sein, die Akteure regional zu motivieren, sich zur nachhaltigen und klimafreundlichen, touristischen Mobilität durch neue Angebote im ÖPNV, einzubringen.

Die im TP1 dargestellten Maßnahmen lassen sich am besten in der Output-, Outcome-, Impactebene beschreiben bzw. erklären. Im TP 1 werden folgende Outputs erzeugt:

- Die Taktsteigerung bestehender Linien durch Einführung von emissionsfreien Expressbussen
- Verringerung der Reisezeiten
- Einführung neuer, emissionsfreier Tourismus-Linien
- Einführung eines flächendeckendes, kreisübergreifenden und emissionsfreiem ODV inkl. einer datenbasierten, dynamischen Angebotsanpassung.

Alle hier erwähnten Outputs tragen dazu bei, dass innerhalb der Projektlaufzeit folgende Outcomes generiert werden können: Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und damit verbunden eine höhere Zufriedenheit und Nutzung (mehr verkaufte Tickets) bei den Fahrgästen. Dies führt automatisch dazu, dass auch der Anteil des ÖPNV am Modal Split gesteigert wird. Zudem sollen die bestehenden Daten der Verkehrs- und Verbundunternehmen mit Inanspruchnahme geeigneter KI-Tools dazu beitragen, dass durch datenbasierte Angebotsanpassungen effizientere Verkehre entstehen, die ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung und höherer Zufriedenheit bei den Fahrgästen führen werden. Als Impact ist für das Projekt eine Verbesserung des Images des ÖPNV zu erwarten, so dass die angestrebte Verlagerung vom MIV in Richtung ÖPNV jährlich steigend erreicht wird. Und nicht zuletzt sind die jährlichen CO₂-Einsparungen als Impact zu sehen, die in Folge einer schrittweisen Dekarbonisierung des Verkehrs in der Projektregion entstehen sowie der Rückgang gesundheitlicher Schäden, die durch den Verkehr verursacht werden, zu nennen.



Die Wirkungskette lässt sich dementsprechend folgendermaßen darstellen. Alle Maßnahmen im TP 1 zielen darauf ab, dass ein attraktiver, vernetzter, nachhaltiger, effizienter, klimafreundlicher und zuverlässiger ÖPNV angeboten wird, der in der Zukunft durch die in diesem Projekt geplanten Angebotsverbesserungen einen neuen Standard des ÖPNV im ländlichen Raum darstellen soll. Dies wird im Umkehrschluss dazu beitragen, dass bestehende aber vor allem neue Fahrgäste (ohne bisherigen nennenswerten Bezug zum ÖPNV) auf das System mit seinen neuen attraktiven Angeboten aufmerksam gemacht werden. Gemeinsam mit den im TP 2 genannten Maßnahmen sollen die Fahrgäste ein "rundum-sorglos-Paket" für die öffentliche Mobilität angeboten bekommen, welches sie dazu ermutigt, einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu wagen. Auch die fahrgastbezogene Anschlusssicherung kann nur

TP 2: Auskunft und Vertrieb

Damit das geplante "rundum-sorglos-Paket", welches im TP1 bereits beschrieben wurde, für den Fahrgast tatsächlich Wirklichkeit werden kann, wird es wichtig sein, neben den dort dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes die Einführung einer Multimodalen App sowie Implementierung des Check-in/Be-out-System (CiBo) voranzutreiben, um die bequeme Nutzung von Bus und Bahn nur über eine multimodale App und wahlweise ohne vorherigen Ticketkauf zu ermöglichen. Im ersten Schritt sollen die hier beschriebenen Maßnahmen in der Projektregion erprobt und im Anschluss im gesamten Land SH ausgerollt werden.

In Zeiten der Digitalisierung werden immer mehr Dienstleistungen digital angeboten. Auch im Bereich der öffentlichen Mobilität werden dem Fahrgast immer neue Mobilitätslösungen angeboten, die per App oder über den Internetbrowser buchbar sind. Jedoch finden sich diese Angebote überwiegend in urbanem und suburbanem Räumen, so dass der ländliche Raum hier bislang eher vernachlässigt wurde. Zudem stellen alle diese digitalen Angebote vor allem Produkte des eigenen Portfolios in den Blickpunkt. Eine ganzheitliche Betrachtung findet dabei nicht statt, was dazu beiträgt, dass die Nutzung solcher Apps im ländlichen Raum eher weniger genutzt wird. Ein weiteres bis heute vorhandenes Hindernis im ÖPNV sind die noch verschiedenen und teilweise unverständlichen Tarife, die bei der Suche nach dem richtigen Tarif ein erhebliches Zugangshemmnis darstellen. Dies gilt vor allem für die Fahrgäste, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen oder jenseits bekannter Wege (u.a. Touristen) unterwegs sind. Dieses Zugangshemmnis wird mit der geplanten Einführung des Deutschlandtickets abgemildert. Neben den fehlenden Tarifkenntnissen ist es vor allem in ländlichen Regionen immer noch üblich, die Fahrkarten bar zu bezahlen, da die Option des kontaktlosen Bezahls in vielen Bussen des ÖPNV im ländlichen Raum immer noch eine Ausnahme darstellt. Mit der in diesem Teilprojekt geplanten Integration aller Verkehrsmittel in eine App und der Einführung von CiBo soll ein wichtiger Mehrwert für bestehende Fahrgäste geschaffen und die Zugangsbarriere für neue Fahrgäste gesenkt werden.

Im folgendem werden die hier genannten (Unter-) Maßnahmen einzeln und detailliert beschrieben.

Maßnahme 2.1: Einführung des Check-In/Be-Out-Systems (CiBo)

UM 2.1.1: Umsetzung und Roll-Out des CiBo-Systems in der Projektregion

In dieser UM führt die NAH.SH für Fahrgäste in der Projektregion ein CiBo-System ein. Mit diesem System können Fahrgäste sich zu Beginn ihrer Fahrt auf dem Smartphone einchecken und werden am Ende ihrer Fahrt automatisch ausgecheckt. Ein Algorithmus berechnet im Hintergrund den korrekten Fahrpreis. Werden mehrere Fahrten durchgeführt, berechnet das System automatisch die günstigste Fahrkarte (z. B. Tageskarte, Monatskarte/Deutschlandticket). CiBo-Systeme werden bislang vor allem in urbanen Räumen angeboten. Für die ländlichen Räume, wurde CiBo noch nicht in der Ausprägung wie in



den urbanen erprobt, soll aber im Projekt SMILE24 einen wesentlichen Treiber der Veränderung darstellen. Damit aber das CiBo-System im ländlichen Räumen zur Umsetzung kommen kann müssen folgende Herausforderungen berücksichtigt und in der Lösungsentwicklung integriert werden:

- Es werden unterschiedliche Arten von Verkehren angeboten, sowohl eng getaktete Stadtverkehre als auch weniger stark vertaktete Regionalverkehre
- Check-In-Systeme werden bislang nicht für ODV angeboten, die aber eine wichtige Rolle im Mobilitätskonzept der Projektregion spielen. Der ODV ist technisch besonders herausfordernd, weil es keine zugrunde liegenden festen Linienverläufe gibt
- In den Bussen und sonstigen Fahrzeugen sind anders als in anderen Systemen keine Sendeeinheiten verbaut, die mit dem Check-In-System kommunizieren können: Bedeutet, dass die Erkennung der Fahrten algorithmenbasiert auf dem Smartphone der Kund:Innen stattfinden.
- Die Mobilfunknetz-Abdeckung im ländlichen Raum ist im Allgemeinen schwieriger als in urbanen Räumen. Somit muss das System fehlende Daten interpolieren, um das bestmögliche Ergebnis für die Kunden zu erzielen.

Damit diese Herausforderung gemeistert werden, werden folgende Schritte umgesetzt:

- Es wird ein CiBo-System mit Blick auf die o.g. Besonderheiten der Projektregion technisch konzeptioniert und ausgeschrieben (bereits in Arbeit)
- Es werden Testfahrten in der Projektregion durchgeführt, um die Funktionsweise von CiBo zu überprüfen und das System an die Anforderungen der Projektregion zu kalibrieren.
- Es werden ggf. Datenbeständen aufgearbeitet (zugrunde liegende Geodaten, Fahrplandaten usw.) und ggf. in speziellen Settings die einzelne Sendeeinheiten an strategisch wichtigen Haltestellen montiert (z. B. an Haltestellen ohne Mobilfunkempfang, an ZOB mit vielen gleichzeitigen Abfahrten usw.)
- CiBo wird auf die Verwendung in ODV kalibriert (neue, in der Projektregion einzigartige Anforderung). Hierfür ist ein geeignetes Vorgehen gemeinsam mit dem technischen Dienstleister für CiBo zu entwickeln. Dieses Vorgehen beinhaltet u.a. die Montage von Sendeeinheiten in Fahrzeugen des ODV (Beschaffung, Einbau, ggf. Beschaffung von Bordrechnern, Netzwerkanbindung).

UM 2.1.2: Kommunikation und PM

Die Maßnahmenleitung dieser Maßnahme wird durch das bestehende Personal der NAH.SH abgedeckt. Aufgrund der hohen technischen Komplexität der Einführung von CiBo im ländlichen Raum wird die Projektleitung technische Sachverständige bestellen, die bei der Umsetzung des Systems in der Projektregion unterstützen. Dabei wird insbesondere der Anforderung der Integration von On-Demand-Systemen (deutschlandweit einzigartig) zu beleuchten sein.

Um das CiBo-System in der Projektregion bekannt zu machen, werden Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt, die dazu beitragen werden, dass auch die potenziellen, neuen Fahrgäste die Vorteile des Konzeptes erfahren und in der Zukunft die Nutzung von Bus und Bahn für sich als Mobilitätsoption in Betracht ziehen.



Im Bereich der Kommunikationsmaßnahmen werden folgende Vorhaben umgesetzt:

- Kommunikationskampagnen zur Einführung von CiBo, in Abstimmung mit dem ausgebauten Verkehrsangebot in der Pilotregion

Bestandteile dieser Kommunikationskampagnen werden sein:

- 2023: Entwicklung Flyer und Website-Inhalte, Pressearbeit
- 2024: Kampagne zur Bekanntmachung (Social Media, Anzeigenschaltung, zusätzliche Pressearbeit)
- 2025: Kleine Kampagne zum Halten der gewonnen Kunden

Maßnahme 2.1: Einführung einer Multimodalen App

UM 2.2.1: Weiterentwicklung Schnittstellen zur Anbindung verschiedener Verkehrsträger

Seit dem Jahr 2015 kann sich ein Fahrgast Routenverbindungen im ÖPNV Schleswig-Holsteins bis nach Hamburg (SH-Tarif) über die NAH.SH-App beauskunften lassen. Die NAH.SH-App (Basis) bietet bereits einen vollintegrierten Routenplaner zur Übermittlung von individuellen Reiseketten zwischen Bahn und Bus. Hierbei zeichnet sich die Startseite durch eine strukturierte Übersicht der Funktionen, verknüpft mit einer intuitiv bedienbaren Benutzeroberfläche aus. Es besteht die Möglichkeit, durch die Standorterfassung, umliegende Haltestellen zu erfassen und den Kunden rundum Informationen über nächste Ankunfts- und Abfahrtszeiten in unmittelbarer Umgebung zu liefern. Zur sicheren Orientierung innerhalb der Umgebung und zur Findung der bedienten Haltestellen schafft die Kartenansicht Abhilfe. Ergänzend zur reinen Beauskunftung der Reisekette liefert die App Echtzeitdaten, Tarifinformationen sowie Fahrkarten zum Sofortkauf. Im Rahmen der Klimaschutzdiskussion wurde der Wunsch laut, sich weg vom MIV hin zu umweltfreundlicheren Mobilitätsmitteln zu bewegen. Insbesondere die Idee des Sharings hat sich inzwischen großflächig durchgesetzt. Carsharing gibt es in Schleswig-Holstein in allen mittleren und größeren Städten, gleiches gilt für das Bikesharing und eScooter. Die Erweiterung der ÖPNV-Auskunft um die multimodalen Verkehrsmittel ist der nächste logische Schritt.

Bei der NAH.SH+-App handelt es sich um eine erweiterte Version der NAH.SH-App, die mit multimedialen Auskünften angereichert wird. Mit der NAH.SH+-App wird den Kunden eine vollumfassende Information über unterschiedliche Möglichkeiten der umweltfreundlichen Nutzung von Verkehrsmitteln geboten. Die Bündelung der unterschiedlichen Verkehrsmittel in der NAH.SH+-App sorgt dafür, dass alle Auskünfte in einer App erhältlich sind. Mit der NAH.SH+-App werden den Kund*innen nicht nur die Reisezeiten und Verbindungsknoten zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, BikeSharing, eScooter, Carsharing, etc.) vermittelt. Die NAH.SH+-App soll zugleich vollständige Transparenz in der Darstellung der Reisekette bieten. Mittels des Fußwege-Routings (straßenverlaufsgenau) wird den Kund*innen die vollständige Route vom genauen Standort bis hin zum Zielort mitgeliefert. Hierbei können durch die mobilen Ortungsdienste der genaue Standort ermittelt und der Fußweg bis zur Zielmobilität aufgezeichnet werden. Durch das PKW-Routing und dem CO₂-Emissionszähler werden die Kund*innen für das Thema des eigenen ökologischen Fußabdrucks sensibilisiert und veranlasst, andere Mobilitätsangeboten zu nutzen. Der Bike-Sharing-Anbieter der Sprottenflotte, der E-Roller-Verleiher Tier und der Car-Sharing-Anbieter Cantamen („StattAuto“) sollen bis Ende 2022, spätestens aber innerhalb des ersten Quartals 2023 in die NAH.SH-Web-App integriert werden. Damit wäre der Schritt hin zu einer multimodalen Auskunft vollzogen. Gegenwärtig laufen die erforderlichen technischen Abstimmungen, vor allem aber auch die nötigen Vertragsklärungen. Wenn die externen Partner in die NAH.SH-Web-App integriert sind, sollen auch die iOS- und die Android-App aktualisiert werden und dann zur neuen NAH.SH+-App werden. Bis zu diesem Punkt sind die erforderlichen Aufträge an die externen Dienstleister bereits erteilt, die Finanzierung ist sichergestellt.



Im Projekt SMILE24 sollen die weitere Sharing- und Mobilitätsanbieter an die NAH.SH+-App angebunden werden. Dies hat zur Folge, dass die Schnittstellen zu diesen Anbietern neu aufgesetzt werden müssen. Der Aufwand für die technische Integration ist im Einzelfall noch zu ermitteln. Trotz der Standardisierungen ist davon auszugehen, dass jeweils individuelle Anpassungen zwischen Drittanbieter und technischem Dienstleister erforderlich werden. Des Weiteren sollen auch die ODV an die NAH.SH+-App angebunden werden. Bisher fehlt eine technische Lösung, um die On-Demand-Verkehre sinnvoll mit der NAH.SH-Auskunft zu verknüpfen. Diese Lösung soll im Projekt SMILE24 entwickelt werden.

UM 2.2.2: Einbindung von Buchungs- und Paymentsystemen

Analog der UM 2.2.1 wird in dieser Untermaßnahme die Umsetzung der Einbindung von weiteren Buchungs- und Paymentsystemen vorbereitet und umgesetzt. Auch hier müssten die Schnittstellen zu den externen Anbietern neu aufgesetzt werden. Trotz der Standardisierungen ist auch bei der Einbindung von weiteren Buchungs- und Paymentsystemen davon auszugehen, dass jeweils individuelle Anpassungen zwischen Drittanbieter und technischem Dienstleister erforderlich werden.

UM 2.2.3: Kommunikation und PM

Analog zu der in der UM 2.1.2 dargestellten Konstellation, hat auch bei der NAH.SH-App ein externer Dienstleister die App nach Wünschen der NAH.-SH entwickelt. Auch bei der Weiterentwicklung der App zu der NAH.SH+ App wird die technische Entwicklung durch den bereits involvierten externen Dienstleister übernommen. Dabei wird insbesondere der Anforderung der Integration von weiteren Mobilitätsanbietern zu beleuchten sein.

Die in dieser Untermaßnahmen geplanten Kommunikationsmaßnahmen ähneln denen aus der UM 2.1.2. Diese werden u.a. sein:

- Kommunikationskampagnen zur Einführung der NAH.SH+Plus

Bestandteile dieser Kommunikationskampagnen werden sein:

- Entwicklung Flyer und Website-Inhalte, Pressearbeit
- Kampagne zur Bekanntmachung (Social Media, Anzeigenschaltung, zusätzliche Pressearbeit)

Angestrebte Wirkungen und Ziele

Dem Ziel folgend, dem Fahrgast ein "rundum-sorglos-Paket" im ÖPNV anzubieten, wird in diesem TP das Ziel einer vollständigen Vernetzung von Digitalsystemen im Mittelpunkt stehen. Mit der Einführung eines CiBo-Systems werden die Probleme und die Schwachstellen (u.a. hohe preisliche Unterschiede zwischen den Preisstufen) des heutigen, analogen Tarifs behoben, da bei Nutzung von CiBo eine entfernungsabhängige Abrechnung erfolgt (auch unter der Berücksichtigung des geplanten Deutschlandtickets). Somit werden die schon angesprochenen Preissprünge vermieden. Des Weiteren bekommt der Fahrgast die gewünschte Bestpreisgarantie, die somit die Attraktivität des ÖPNV steigern wird. Mit der Nutzung des CiBo-Systems können zudem die ÖPNV-Unternehmen ihre Einnahmen- und Nachfragedaten zur Analyse vorhandener Verkehre nutzen und die NSH (als Dienstleister zur Abrechnung der Tarifeinnahmen) das Einnahmeaufteilungsverfahren deutlich optimieren.



Zudem setzt die Entwicklung einer multimodalen App auf die Bündelung verschiedener Angebote (ÖPNV, ODV, Sharing-Angebote), um dem Fahrgast ein Höchstmaß an Komfort und eine durchgehende Reisekette (mit Bestpreisgarantie) zu bieten.

Die im TP 2 dargestellten Maßnahmen lassen sich (analog allen anderen TP) am besten auf der Output-, Outcome-, Impactebene beschreiben bzw. erklären. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im TP 2 werden wertvolle Outputs erzeugt, die zur Erreichung von Outcomes beitragen werden. Zu den Outputs zählen u.a. die Schaffung eines fahrgastfreundlichen Zugangs zum SH-Tarif, Schaffung einer innovativen digitalen Tarif- und Vertriebslösung für SH, transparente und leicht verständliche Struktur der Preisbildung, automatisierte Preisfindung, Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV, Senkung der Vertriebskosten, flexible Preisgestaltung sowie die Einführung einer neuartigen ÖPNV-App, die nach unseren Kenntnissen für einen ländlichen Raum so noch nicht auf dem Markt verfügbar ist. Der im Projektverlauf angestrebte Outcome besteht zum einen aus der Tarifakzeptanzsteigerung durch die nächste Generation eines einfacheren SH-Tarifs, was zu einer stärkeren Nutzung und damit zu mehr Zufriedenheit mit den Produkten des ÖPNV beitragen wird. Zum anderen wird durch die Einführung der multimodalen App die Akzeptanz der Fahrgäste für neue, digitale Lösungen gesteigert. Der Impact wiederum besteht zum einen in der Verbesserung des Images des ÖPNV, weil die Nutzung von digitalen Diensten unter den Fahrgästen immer weiter zunehmen und somit eine wichtige Anforderung der Fahrgäste angesprochen und umgesetzt wird. Zum anderen trägt die Verbesserung des Images zur Verlagerung des MIV auf den ÖPNV bei, die automatisch zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor beiträgt. Die Wirkungskette lässt sich dementsprechend folgendermaßen darstellen: alle geplanten Maßnahmen im TP 2 zielen darauf ab, dass ein leicht verständliches Tarifsystem mit einer nutzerfreundlichen App (planen, buchen, zahlen und informieren) implementiert wird. Dies wird dazu beitragen, dass die Einstiegshürden für neue Fahrgäste entfallen, der Zugang deutlich barrierefreier wird und somit neue Fahrgäste (ohne nennenswerten Bezug zum ÖPNV) auf das System aufmerksam werden. Gemeinsam mit den in dem TP 1 genannten Maßnahmen sollen die Fahrgäste ein "rundum-sorglos-Paket" für die öffentliche Mobilität angeboten bekommen, welches sie dazu ermutigt, einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu wagen. Dies auch gerade für temporär in der Region anwesende Tourismusköste, sei es für Tagesausflüge oder längere Aufenthalte.

TP 3: Weitere Maßnahmen

Damit die definierten Maßnahmen in den TP 1 und 2 auch ihre Wirkung bestmöglich entfalten können, sollen im TP 3 zur Abrundung des Projekts die Themen der Weiterbildung des Personals zu Mobilitätsmanager, die Akteursakzeptanz sowie die Übertragbarkeit der Ergebnisse dieses Projekts adressiert werden. Die Vernachlässigung dieser Aspekte kann bei der Durchführung von Projekten von dieser Größenordnung und Tragweite, regelmäßig bei mangelhafter Einbindung der Öffentlichkeit, gesellschaftlicher Gruppen oder der Politik, zu fehlender Akzeptanz innerhalb adressierter Fahrgastgruppen für neue, innovative Mobilitätskonzepte führen. Ein Schwerpunkt soll die Einbindung von Schülerinnen und Schülern ländlicher Regionen als Nutzergruppe des ÖPNV sein, um einen Wechsel im Mindset, weg vom eigenen Auto, hin zur 24/7-Nutzung eines garantierten und nachhaltigen ÖPNV einzuleiten. Auch in den betroffenen Ämtern der beiden Kreise SL-FL und RD-ECK wird eine enge Einbindung von hoher Relevanz sein. Aus diesem Grund wird es wichtig sein, Fachkräfte (hier Mobilitätsmanager) auszubilden, die eine Bindung zu den kommunalen Entscheidungsträgern in den Ämtern und Gemeinden der Modellregion aufbauen sollen, um damit die Sicherung der langfristigen Tragfähigkeit der in diesem Projekt entwickelten Konzepte zu gewährleisten.

Weiterhin streben wir in diesem Arbeitspaket eine enge Zusammenarbeit mit anderen Projekten in Deutschland an, sowie eine Erarbeitung von Grundlagen, um die Ergebnisse aus diesem Projekt auf andere ländliche und/oder touristische Regionen deutschlandweit übertragen zu können.



Im folgendem werden die hier genannten (Unter-) Maßnahmen einzeln und detailliert beschreiben.

Maßnahme 3.1: Weiterbildung und Qualifizierung

UM 3.1.1: Schaffung Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“

Diese UM wird sich mit der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern (die mit Mobilitätsthemen zu tun haben oder zu tun haben werden wie z.B. Mobilitätsmanager, Klimaschutzmanager, ÖPNV-Verantwortliche, Regionalmanager) der Kreise und der Ämter/Gemeinden im Projektgebiet beschäftigen. Damit die Aus- und Weiterbildung zielführend durchgeführt werden kann, wird ein Aus- und Weiterbildungskonzept „Mobilitätsmanager“ geschaffen. Die Konzeption und Begleitung des Lehrgangs wird durch das mobileteam by NAH.SH in Zusammenarbeit mit Projektbeteiligten erfolgen. Die Durchführung und Evaluation wird in Kooperation mit professionellem Weiterbildungsanbieter erfolgen. Die Inhalte dieses Konzeptes werden folgende sein:

- Grundlagen des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Rolle des/der Mobilitätsmanager*in
- Wie setze ich Mobilitätsmanagement vor Ort um?
- Mobilitätskonzepte und Bausteine nachhaltiger Mobilität (Einbeziehen von Themen und Maßnahmen aus dem Projekt SMILE24, z. B. On-Demand-Mobilität)
- Mobilitätsverhalten verstehen und ändern
- Chance-Management und Kommunikation innerhalb der Kommune
- Beteiligungsformate

Die Aus- und Weiterbildung wird von Mitarbeitern der NAH.SH durchgeführt, die erprobten didaktische Methoden einsetzen werden:

- Vermittlung von Wissen durch Vorträge
- Hoher Praxisbezug durch Vorstellung von erfolgreichen Beispielen aus der Praxis
- Kleingruppenarbeit zur Anwendung und Vertiefung des neu erworbenen Wissens
- Diskussionsrunden zur Reflexion
- Vernetzung unter den Teilnehmer*innen fördern (Vorstellungsrunde, Durchführung von 2 Modulen in Präsenz)
- Bezug zum praktischen Arbeitsumfeld der Teilnehmer*innen herstellen (z. B. persönliche Standortbestimmung zu Beginn jedes Moduls)
- Lehrgangsbegleitende Aufgabe, bei der die vermittelten Inhalte auf das eigene Handlungsumfeld der Teilnehmer*innen angewendet werden



Der Umfang der Aus- und Weiterbildung wird seitens der NAH.SH bei 6 Tagen liegen, die sich in drei Module je 2 Tagen (Präsenz und Online) verteilen werden.

Maßnahme 3.2: Einbindung von gesellschaftlichen Gruppen in der Modellregion

UM 3.2.1: Stakeholdermanagement

Eine äußerst wichtige Projektfunktion ist ein funktionales Stakeholdermanagement. Im Projekt SMILE24 wird die Gesamtprojektleitung gemeinsam mit den Teilprojektleitungen die Interessen aller beteiligten Gruppen aufzunehmen und entsprechend berücksichtigen um eine zielgerichtete Kommunikation zwischen den Parteien zu ermöglichen. Hierzu gehört auch bei Interessenskonflikten zu vermitteln und entsprechende Informationen bereitzustellen und Lösungsansätze zu erarbeiten.

UM 3.2.2: Einbindung von Politik und Verwaltung in der Modellregion

Ein enger Schulterschluss zwischen allen Projektbeteiligten ist wichtig für das Gelingen und den Fortbestand des Angebots über die Förderperiode hinaus. Eine tragende Rolle spielen hier vor allem Politik und Verwaltung. Die enge Einbindung von Politik und Verwaltung in den Projektverlauf soll sicherstellen, dass frühzeitig der politische Rahmen für die weitere Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts geschaffen werden kann, und die notwendigen verwaltungstechnischen Aufgaben entsprechend frühzeitig geplant und umgesetzt werden können. Auch diese Aufgabe wird der Gesamtprojektleitung gemeinsam mit den Teilprojektleitungen übernommen

UM 3.2.3: Partizipation und Bürgerbeteiligung

Für die erfolgreiche Umsetzung des Modellprojektes SMILE24 in der Schleiregion, ist die Einbindung der interessierten Bevölkerung sowie deren Partizipation notwendig. Das Angebot aus dem Modellprojekt wird nur dann zukünftig erfolgreich sein, wenn es mit den ÖPNV-Nutzern vorher erarbeitet wurde. Dieses soll sowohl kommunale Amts- und Politikvertreter einbinden, aber auch Bürger vor Ort in der Schleiregion. Digitale Tools bieten dazu in einem ersten Schritt die Möglichkeit, einerseits schnell, gezielt und ansprechend zu informieren und einen effizienten Wissenstransfer zu ermöglichen, andererseits besteht die Möglichkeit der Kommunikation und Partizipation der Bevölkerung selbst. So werden bereits in der Entwicklung und Diskussion mit diesen Gruppen Akzeptanz und Beteiligung geschaffen. Eine solide Kenntnis über die Bedürfnisse der Menschen, über die mentalen Modelle von Menschen und zu den Einstellungen gegenüber dem ÖPNV in der Schleiregion ist dabei unverzichtbar. Bisherige empirische Forschung zu Nutzerperspektive auf den ÖPNV in ländlichen Regionen ist in D umfangreich vorhanden um muss gezielt ausgewertet werden. Aus den bisherigen Umfragen und Analysen zur generellen Meinung über den ÖPNV im ländlichen Raum lassen sich bereits umfangreiche wissenschaftliche Schlüsse ziehen. Ebenso gab und gibt es in den letzten Jahren immer wieder Initiativen und Projekte, um die Lebenssituation in ländlichen Regionen zu verbessern. Mobilität spielt dabei immer eine entscheidende Rolle für die Menschen in solchen Regionen. Auch hier sollen Ergebnisse und Denkanstöße ausgewertet werden und bewertet werden, ob und wie diese in unser Projekt SMILE24 einfließen können. Hier soll gezielt in einem Unterauftrag diese Auswertung beauftragt werden, um bestmöglich die bisherigen Folgerungen in das Modellprojekt SMILE24 einfließen zu lassen.

Aus unserem Projekt SMILE24 soll mit allen sinnvollen und inhaltlich ergänzenden Initiativen und Projekten zur Verbesserung der Lebenssituation in ländlichen Regionen Kontakt aufgenommen werden. Hierzu zählen auch die Modellprojekte im ÖPNV in ländlichen Regionen aus der Förderung 2021 und auch die



schließlich ausgewählten Projekte aus der Förderrunde 2022. Hierzu soll in SMILE24 bei der NAH.SH eine Stelle geschaffen werden, die diese Zusammenarbeit aufbaut und betreibt über die Projektdauer.

Folgende Aktivitäten sind geplant:

Analyse der relevanten Interessen- und Bevölkerungsgruppen:

Erste Befragungen der Gruppen, neben den beschriebenen Aktivitäten in den Schulen, um erste aktuelle Informationen bzgl. der demographischen Strukturen, der Bevölkerungsverteilung, Interessengruppierungen sowie von Schlüsselmerkmalen hinsichtlich eines akzeptierten und genutzten ÖPNV im ländlichen Raum der Schleiregion zu bekommen. Diese Informationen dienen vor allem zur Erstellung von Anforderungen zur Entwicklung einer Kommunikationsstruktur im Projekt SMILE24 .

Befragungen und Interviews:

Hier werden Befragungen und Interviews geplant, durchgeführt und ausgewertet. Zusammen mit den oben beschriebenen abgeleiteten Anforderungen, den Anforderungen der drei Projektpartner, sowie den Anforderungen weiterer identifizierter, wichtiger Stakeholder (z.B. BMDV, Verkehrsministerium Kiel) werden daraus die Informations- und Kommunikationsbedarfe abgeleitet. Neben den direkten Erkenntnissen für das Projekt SMILE24 werden auch Folgerungen und Ableitungen erwartet, für Erkenntnisse zu Mensch-Technik Interaktion im System ÖPNV, zur Technologie- und Angebotsakzeptanz neuer Darreichungsformen (z.B. ODV) und zur Wissensvermittlung bei neuen Angeboten und Technologien.

UM 3.2.4: Einbindung der Schülerinnen und Schüler

Um einen Wandel in der Nutzung des ÖPNV innerhalb der Zielgruppe der Schüler zu erreichen, ist es zwingend notwendig den täglichen Schülerverkehr in das Projekt mit einzubeziehen. Hierfür sollen Schüler eingebunden, entsprechend informiert und zu bestimmten Fragestellungen befragt werden. Ziel der Maßnahme ist, Ideen und Einstellungen der Schüler als eine 24/7-Hauptnutzergruppe zu erheben und mittels systematisch geplanter Beschreibungs- und Bewertungsverfahren nutzbar zu machen, um anschließend wichtige Ergebnisse in Bezug auf die Nutzung des eigenen PKW, die Attraktivitätserhöhung des ÖPNV sowie das nötige Angebot abzuleiten.

UM 3.2.5: Ausbau des Informations- und Orientierungsangebotes

Um die Attraktivität und Gesamtakzeptanz des Mobilitätsangebots sicherzustellen ist der schnelle, einfache und zielgerichtete Zugang zu Informationen ein wichtiger Faktor. Ziel der Maßnahme ist es daher ein Informations- und Orientierungsangebot bereitzustellen, das das Informationsbedürfnis in Darstellung, Tiefe und Medium, für ein breites Personenspektrum befriedigt.

Entwicklung einer Kommunikationsinfrastruktur:

Entwicklung von Konzepten zur digitalen Kommunikation und die Implementierung der Kommunikationsinfrastruktur. Dabei steht auch die Frage im Fokus, wie neue Angebote im ÖPNV in ländlichen Regionen verständlich und erfolgreich eingeführt werden können. Hier kann das Projektteam bereits auf Erfahrungen im beschriebenen Projekt CleverShuttle zurückgreifen. Diese waren jedoch lokal geprägt, hier bei SMILE24 geht es um eine größere Region, was wiederum neue und andere Anforderungen an die Kommunikation stellt. Die Erkenntnisse aus den Interaktionen mit Bürgern, Verwaltung, Politik und SuS sollen aufbereitet und den Projektpartnern aber auch allen Stakeholdern in unterschiedlicher Form jeweils aktuell zur Verfügung gestellt werden.



UM 3.2.6: Kommunikation und Projektmanagement

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Fokussierung und Durchführung von Kommunikations- und Marketingmaßnahmen. Mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung von ÖPNV in ländlichen Regionen wird eine kommunenübergreifende Marketing- und Kommunikationsstrategie definiert und daraus werden (Marketing-) Kampagnen für Social-Media (z. B. Content-Plan mit Fokussierung auf Tourismus), B2B (z. B. E-Mail-Marketing), SEO und Veranstaltungen mit den Gemeinden und Kommunen, abgeleitet. Die Durchführung von Kampagnen erhöht die Sichtbarkeit des Projektes und dessen Services, wodurch eine höhere Nutzung der ÖPNV-Angebote angestrebt wird. Des Weiteren soll dadurch der Traffic der App und der Webseiten gesteigert werden.

Eine weitere Kommunikationsmaßnahme ist die Einbindung von lokalen Tourismusagenturen, Hotels und Touristenattraktionen zur Berücksichtigung der ÖPNV-Angebote. Diese sollen als Verstärker agieren und ihren Kunden, welche die Modellregion besuchen, die neuen Services vorstellen oder per Email- und Flyern darauf aufmerksam machen.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Einbindung der gesellschaftlichen Gruppen sollen Projektmanagementmethoden eingesetzt werden, um dessen Effektivität zu steigern, Risiken zu erkennen und die richtigen Zielgruppen anzusprechen. Die Stakeholderanalyse soll die richtigen Interessen-/Anspruchsgruppen identifizieren und dessen Tragweite und Einfluss auf das Projekt definieren, welches als Grundlage für die Maßnahmenplanung zu sehen ist. Mit Hilfe der Risikoanalyse werde die Risiken und Chancen eingeschätzt, bewertet und priorisiert.

Maßnahme 3.3: Übertragbarkeit auf andere ländliche Regionen

UM 3.3.1: Zusammenarbeit und Austausch mit anderen Modellprojekten im ÖPNV

Um den bestmöglichen Erfolg für die Region und das Projekt zu erzielen und bereits durch Projekte aufgedeckte Hindernisse zu vermeiden, ist eine Vernetzung sowie der Austausch mit anderen Modellprojekten von großem Vorteil. Dabei können Synergieeffekte entstehen, Fehlerquellen vermieden und neue Wege im Bereich der Neuerung des ÖPNV beschritten werden. Hierzu muss im Rahmen des Projektes ein entsprechender Austausch mit weiteren Modellprojekten erwirkt werden, um verschiedene Anwendungslösungen in den unterschiedlichen Gebieten sowie deren Ergebnisse zu besprechen und diese auf andere Gegebenheiten zu übertragen oder anzupassen.

UM 3.3.2: Konzepterarbeitung für die Übertragbarkeit der ÖPNV-Ergebnisse dieses Modellprojekts

Um die Erfolge und Hürden des Modellprojekts gewinnbringend für Folgeprojekte darstellen zu können, bedarf es einer Projektdokumentation, die die Schlüsselinformationen entsprechend kontextuiert darstellt. Hierzu soll im Rahmen der Maßnahme im Vorfeld ein entsprechendes Dokumentationskonzept erarbeitet werden. Dabei ist es wichtig zu verstehen welche Abhängigkeiten die jeweiligen Projekteigenschaften haben. Also inwiefern sind die im Projekt gefundenen Lösungen an lokale Gegebenheiten gekoppelt oder inwiefern sind die Ergebnisse allgemein übertragbar.



UM 3.3.3: Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in Urlaubsregionen in Deutschland

Um Urlaubsregionen in Deutschland einen Weg aufzuzeigen die eigene Region und Mobilitätsinfrastruktur nachhaltig zu gestalten, ist die Erarbeitung eines Praxisguides für eine nachhaltige Mobilität in deutschen Urlaubsregionen zwingend erforderlich. Hierzu werden alle Maßnahmen und Methoden in Bezug auf Effektivität, Umsetzung sowie Nutzerfreundlichkeit evaluiert und zusammenfassend dargestellt. Zudem werden die Ergebnisse der Bewertungsmatrix der Bürgerbeteiligung sowie der Schüler mit einbezogen. Anschließend werden Rückschlüsse auf die erfolgreichsten Methoden und Maßnahmen anschaulich definiert. Durch solch einen Leitfaden wird es anderen touristischen Regionen ermöglicht, die für sich passenden Elemente zu testen und zu etablieren.