



Übertragbarkeit

Zielgruppe	
Für wen ist das Projekt zur Nachnutzung interessant?	<ul style="list-style-type: none">• Bürger:innen/Kunden:innen des ÖPNV• Verkehrsunternehmen und -verbände• ÖPNV-Aufgabenträger• Stadtverwaltungen• Planungsbüros• Unternehmen
Wer profitiert aus Sicht des Projektbüros am meisten von diesem Projekt? (<i>Bürger:innen, Behörde, Institutionen wie Schulen etc., Wirtschaft, weitere Akteure</i>)	<ul style="list-style-type: none">• Bürger:innen/Kunden:innen des ÖPNV• Unternehmen• Arbeitnehmer:innen• Stadtgesellschaft



Praktische Übertragbarkeit



Welche Konzepte sind nachnutzbar?

In dem Projekt werden beispielhaft neue Handlungskonzepte für eine betriebliche Mobilität im Hinblick auf die Digitalisierung und Nachhaltigkeit entwickelt. Eine Übertragbarkeit dieser Konzepte wird anhand zwei Pilot-Unternehmen aufgezeigt. Im Verlauf des Projektes werden verschiedene Formen der On-Demand-Mobilität getestet und evaluiert. Die daraus gewonnenen Kenntnisse werden Kommunen in NRW zur Verfügung gestellt. Dies wird im Rahmen des Projektes anhand vier Teilkonzepte erprobt (Pendler:innen, Dörfer, Bürger Bus und Integration).

Das erstellte Teilkonzept Pendler:innen bietet Handlungsempfehlungen zur Verbesserung und Weiterentwicklungen einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur im Unternehmensbereich im Kreis Soest. Die Handlungsempfehlungen können auf andere ländliche Bereiche übertragen werden. Die Digitalisierung und Vernetzung der Pendlermobilität werden unter Beteiligung von zwei Unternehmen erprobt.

Bei dem On-Demand-System im Teilkonzept Dörfer handelt es sich um keine Open-Source-Lösung. Anbieter der Lösung ist die ioki GmbH.

Die Machbarkeitsstudie des Teilkonzeptes „Integration“ soll bis zum Projektende abgeschlossen sein und bietet dann ebenfalls relevante Informationen, welche von anderen Interessierten genutzt werden können. Diese thematisiert die Machbarkeit zur Integration weiterer Beförderungsdienstleister in die lokale ÖPNV-Struktur. (z.B. Krankenfahrdienste, Schülerspezialbeförderung usw.)

Alle digitalen Lösungen sind in die lokale barrierefreie Mobilitäts-App „mobil info“ geflossen. Wie z.B. die Integration und Bereitstellung verschiedener Leih-Mobilitätsformen wie Sharing-Diensten/Angeboten in die mobil-info App zur Ergänzung des klassischen ÖPNV.

Bei den digitalen Lösungen handelt es sich um keine Open-Source-Lösung. Die App inkl. der Funktionalitäten lässt sich aber in andere Regionen, bei Verfügbarkeit eines entsprechenden Budgets, übertragen.



<p>Lösungsumfang (Welche frei verfügbaren Lösungen werden im Zuge des Projektes bereitgestellt?)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Neue Handlungskonzepte für eine betriebliche Mobilität im Hinblick auf die Digitalisierung und Nachhaltigkeit – die Übertragbarkeit wird beispielhaft an zwei Pilot-Unternehmen im Rahmen des Projektes aufgezeigt<ul style="list-style-type: none">o Digitalisierung und Vernetzung von Pendlermobilität unter Beteiligung von zwei Unternehmeno Das Konzept kann bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.• Erprobung verschiedener Formen der On-Demand-Mobilität und Evaluierung dieser <p>Das erstellte Teilkonzept Pendler:innen und die Machbarkeitsstudie des Teilkonzepts Integration können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden. Das On-Demand-System im TK Konzept kann in den Gemeinden Erwitte und Anröchte bis zum Projektende genutzt werden und ist über die App „So On-Demand“ zur Verfügung. Es beruht nicht auf einer Open-Source-Lösung. Anbieter ist die ioki GmbH.</p> <p>Bei der Mobilitäts-App „mobil-info“, handelt es sich nicht um eine Open-Source-Entwicklung, sondern proprietärer App-Entwicklung der Firma GeoMobile GmbH.</p>
<p>Wann werden welche Elemente zur Verfügung gestellt?</p>	<p>Eine Beratung im Rahmen von persönlichen oder digitalen Austauschformaten findet seit Projektbeginn fortlaufend statt. Der Kreis Soest und das Projektteam von „MobiHell – Mobil am Hellweg“ berät gerne interessierte Kommunen persönlich.</p> <p>Die „mobil-info“ App steht als Download im App Store oder GooglePlay Store zur Verfügung und kann für die Nutzung des ÖPNV/SPNV genutzt werden. Für den On-Demand-Verkehr steht zusätzlich die App „SO On-Demand“ im App Store und PlayStore zur Verfügung. Für die Nutzung des On-Demand-Verkehrs gilt der WestfalenTarif.</p> <p>Daneben werden alle Konzepte bzw. übertragbaren Elemente nach Projektabschluss für die Nachnutzung zur Verfügung gestellt. Das Teilkonzept Pendler:innen steht bereits zum Abruf bereit.</p>



<p>Wie geschieht die Zur-Verfügung-Stellung? (Links z.B. der Stadthomepage, oder weiteren Onlineportalen github)</p>	<p>Über die angegebenen Kontakte in der vorliegenden Abfrage kann, sowie über das gesamte Team des Projektes „MobiHell – Mobil am Hellweg“ kann eine Übertragung eingeleitet und begleitet werden. Die Ansprechpartner des Projektes werden auch über die Projektlaufzeit hinaus weiterhin zur Verfügung stehen.</p> <p>Darüber hinaus werden nach Abschluss des Projektes die Unterlagen u. a. auf der Webseite der Digitalen Modellregion Soest https://www.digital-soest.de/ der Projektwebseite „MobiHell-Mobil am Hellweg“ https://www.nav4blind.de/projekte/mobihell/ zur Verfügung gestellt.</p>
--	---

Voraussetzungen bei Übertragung – Worauf baut das Projekt auf?

<p>Welche Beteiligungsrechte sind zu bedenken? (z.B. Welche Infrastruktur muss bereits vorhanden sein?)</p>	<p>Beteiligung der betroffenen Stakeholder.</p>
<p>Organisatorische Voraussetzungen (z.B. Welche Gremien müssen dem Projekt zustimmen?)</p>	<p>Alle betroffenen Stakeholder inkl. politische Gremien</p>

Kosten bei Übertragung (ggf. Spannweite)

<p>Kosten der Einführung</p>	<p>• Einrichtungskosten On-Demand-System (inkl. Deeplink in eigener Mobilitäts-App): ab 36.000 € Netto</p>
<p>Kosten des Betriebs (Angabe jährlicher Kosten)</p>	<p>Abhängig von Umfang: ab ca. 8.000 € Systemkosten + Betriebskosten für On-Demand-Betrieb (ca. 100.000 € je Bedienungsgebiet)</p>
<p>Personalaufwand bei Einführung (Personentage und Zeitraum)</p>	<p>2,5 VZÄ über die gesamte Projektlaufzeit</p>
<p>Personalaufwand bei Betrieb (Angabe jährlicher Kosten)</p>	<p>Ca. 71.000 € (1 VZÄ für ein Bedienungsgebiet im On-Demand-Betrieb)</p>



<p>Welche spezifischen Kenntnisse sind hierzu erforderlich?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Technisches Verständnis • Prozess- und Projektmanagement • Grundkenntnisse Verkehrsplanung • Technisches Verständnis • Datenschutz • Marketing/Öffentlichkeitsarbeit
<p>Mögliche Finanzierungsquellen</p>	<p>Fördermittel</p>
<p>Nutzen bei Übertragung</p>	
<p>Direkter Nutzen / Einsparungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum • Reduktion des CO₂-Ausstoßes (weniger Individualverkehr) durch On-Demand Angebote • Bessere Organisation von Fahrgemeinschaften da hierfür eine digitale Möglichkeit geschaffen wird • Zuverlässige Anschlussmobilität bzw. „der letzte Kilometer“ – durch weitere Mobilitätsangebote (Leihräder, E-Scooter, On-Demand Verkehr, Firmen-Shuttle), wodurch Fahrten eingespart werden • Ergänzung des klassischen ÖPNV um die Bereitstellung und Integration von verschiedenen Leih-Mobilitätsformen (Sharingmodelle) – oder E-Autos, Fahrräder, E-Scooter sowie die Nutzung von Unternehmensfahrzeugen für Fahrgemeinschaften



<p>Indirekte Einsparungen</p>	<p>Das Projekt trägt u. a. zu den folgenden Punkten bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Daseinsvorsorge, einer anzustrebenden Verkehrswende und den zwingend erforderlichen Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes – mit dem Projekt wird insbesondere im ländlichen Raum eine Perspektive und Alternative im Bereich Mobilität eröffnet • fördert bedarfsgerechte Mobilität insbesondere in ländlichen Gebieten • gestaltet Mobilität effizienter und nachhaltiger • einfacher Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten wodurch der Individualverkehr verringert wird • Kosteneinsparungen durch die Nutzung von öffentlichen Mobilitätsangeboten (i. d. R. kostengünstiger als der Unterhalt eines Autos) • Langfristige Verhaltensveränderung der Bürger:innen wird gestärkt (Geld- und Zeiteinsparungen, Gesundheitsförderung, Knüpfung von sozialen Kontakten) • Nachhaltige Pendlerverkehre • Erhöhung der Auslastung von ÖPNV/SPNV und On-Demand-Angeboten • Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen (Kooperation durch Integration weiterer Dienstleistungsfahrzeugen in den ÖPNV)
<p>Langfristiger Nutzen(z.B. Welche Folgeprojekte werden ermöglicht?)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Handlungsempfehlungen zur Mobilitätsverbesserung • Ausweitung des On-Demand-Angebots
<p>Nutzen für Stakeholder(z.B. Nutzen, der nur für Bürger:innen / Unternehmen / ... anfällt)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Mobilitätsangebotes für Bürger:innen – Anschlussmobilität (bedarfsgerechte Mobilitätsangebote im ÖPNV/SPNV Bereich, On-Demand-Verkehre usw.) • Unternehmen können die Nutzung von On-Demand-Angeboten oder dem ÖPNV/SPNV attraktiver gestalten (z. B. durch Benefits), wenn die Infrastruktur hierfür schon geschaffen wurde



Hinweise

Rechtliche Rahmenbedingungen	
Welche rechtlichen Rahmenbedingungen wurden analysiert (z.B. hinsichtlich Lizenzierungsüberlegungen, Genehmigungsverfahren, etc.)	-
Welche rechtlichen Hürden sind aufgetreten? Wie konnten diese gelöst werden?	-
Sonstige Erfahrungswerte	
Best Practices (<i>Was kann anderen Anwendern empfohlen werden?</i>)	Best Practice Beispiele werden zum Ende der Projektlaufzeit benannt.
Lessons Learned (<i>Was kann nicht empfohlen werden? Was sollte vermieden werden?</i>)	Lessons Learned werden zum Ende der Projektlaufzeit benannt.



Umsetzung

Projektbestandteile

Welche Teilprojekte gibt es und hat sich diese Einteilung bewährt?

M1 Projektmanagement

M2 Teilkonzept Pendler

(Analyse, Konzept On-Demand, Integration weitere Verkehrsträger, Gesamtkonzept)

M3 Teilkonzept Dörfer

(Analyse, Konzept On-Demand, Integration weitere Verkehrsträger, Gesamtkonzept)

M4 Teilkonzept Bürgerbus

(Analyse, Konzept On-Demand, Integration weitere Verkehrsträger, Gesamtkonzept)

M5 Teilkonzept Integration

(Machbarkeitsstudie, Konzept On-Demand, Gesamtkonzept)

M6 Technische Entwicklung

(On-Demand System, Schnittstelle VHGS/Abrechnung, Weiterentwicklung Plattform BMM, Einbindung in EFA / Echtzeitauskunft, Integration "mobil info" App, Datenschutz)

M7 Disposition und Betrieb

(Aufbau Disposition, Verknüpfung Taxibuszentrale, Fahrzeugauswahl und -bereitstellung, Integration Barrierefreiheit, Infrastrukturelle Maßnahmen, 1.-3. Level Support, Abwicklung Echtbetrieb)

M8 Disposition und Betrieb

(Marketing und Kommunikation, Nutzerverhalten und Marktforschung, Unternehmenscoaching, Kundenworkflow, Gesamtanalyse und Übertragbarkeit)

Die Einteilung hat sich bewährt.

Zeitschiene

Gesamtzeitübersicht des Projektes (ggf. Zeitplan im Anhang)

Der Zeitplan befindet sich im Anhang (A1).



Projektphasen und Meilensteine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meilenstein: Konzeptentwicklung und Umsetzungsplanung der Teilkonzepte Pendler und Dörfer (September 2020 - Juni 2021) 2. Meilenstein: Start Echtbetrieb On-Demand in Erwitte und Anröchte – September 2021 3. Meilenstein: Begleitende Marktforschung On-Demand-Betrieb (Oktober 2021 – Juni 2022) 4. Meilenstein: Konzeptentwicklung und Umsetzungsplanung der Teilkonzepte Bürgerbus und Integration (September 2021 – Juni 2022) 5. Meilenstein: Gesamtanalyse und Übertragbarkeit (April 2022 – Juli 2022)
Dauer von erster Überlegung zu Beschluss über Projektbeginn bis hin zu Projektabschluss / Betriebsaufnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Überlegungen: Frühjahr 2019 • Antragsstellung: September 2019 • Zuwendungsbescheid: August 2020 • Projektende: 30. Juni 2022
Stakeholder (ggf. Stakeholderübersicht im Anhang)	
Wie ist das Projektteam aufgebaut? (ggf. Projektorganigramm im Anhang)	<ul style="list-style-type: none"> • Projektleitung: Kreis Soest • Auftragnehmer: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, CMC Sustainability GmbH, WB Westfalen Bus GmbH • Unterauftragnehmer: GeoMobile GmbH, ioki GmbH • Partner: Stadt Lippstadt, Stadt Warstein, Stadt Soest, Infineon Technologies GmbH, thyssenkrupp rothe erde Germany GmbH
Welche Rollen gibt es im Projekt?	<ul style="list-style-type: none"> • Projektleitung • Auftragnehmer/Dienstleister • Beratende/unterstützende Tätigkeiten nach Bedarf
Welche spezifischen Kenntnisse sind erforderlich?	<ul style="list-style-type: none"> • Prozess- und Projektmanagement • Technisches Verständnis • Vertragsrechtliche Kenntnisse • Marketing/Öffentlichkeitsarbeit • Datenschutz
Wie hoch ist der Personalaufwand? (VZÄ für wie viele Monate aufgeschlüsselt nach Akteuren)	<ul style="list-style-type: none"> • Projektleitung: 2,5 VZÄ für 22 Monate • Auftragnehmer/Unterauftragnehmer: insgesamt 2 VZÄ für 22 Monate



Wie verändern sich die Personalanforderungen beim Übergang von Projekt zu Regelbetrieb?	Personalanforderungen verringern sich. Nachsteuerungen erfordern weniger Personaleinsatz.
Welche Verwaltungsebenen/Stellen müssen einbezogen werden?	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsvorstand • Politische Ausschüsse • Vergabestelle • Kämmerei/Finanzwirtschaft/Rechnungsprüfung
Wie sieht das Modell zur Beauftragung bzw. zur Zusammenarbeit zwischen privatwirtschaftlichen Akteuren und Mandanten (z.B. <i>Kommune aus</i>)	Konventionelle Beschaffung
Im Falle von konventioneller Beschaffung	Verhandlungsverfahren
Herausforderungen bei der Umsetzung	
Ex Ante (Welche Hürden müssen vor Projektbeginn überwunden werden? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?)	Abstimmung der Projektidee mit allen Stakeholdern, um die unterschiedlichen Interessenslagen/Erwartungshaltungen zu berücksichtigen.
Laufend (Welche Herausforderungen gab es während des Projektverlaufs? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?)	Pandemieauswirkungen in den Teilkonzepten Bürgerbus und Integration. Da im Bereich BürgerBus kaum Betrieb stattfinden konnte.
Ex Post (Welche Herausforderungen mit Hinblick auf den Betrieb sind aufgetreten, z.B. Akzeptanz der Lösung, Betriebsverantwortlichkeit, Finanzierung des Betriebs? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?)	Weiterfinanzierung und Ausbau des On-Demand-Betriebs.



Alternativen

Gab es zu den gewählten Lösungswegen betrachtete Alternativen?

Teilkonzept Pendler:

- Betriebliche Mobilität kann auch durch die Implementierung einer Mobilitätsplattform erfolgen/Integration der Mobilitätsangebote in eine ÖPNV-App
- es gibt schon bestehende App Lösungen von Unternehmen oder spezielle App-Baukasten die Unternehmen angeboten werden

Welche Alternativen sind für Mandanten (z.B. Kommunen) empfehlenswert?

Keine.

Sonstiges

Anmerkungen

Haben Sie weitere Kommentare oder Anregungen?

Keine Kommentare oder Anregungen.