

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0136/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 13.02.2015 Verfasser: AVV						
Bericht über die Pilotphase der AVV-Teilprojekte Civitas/ DYN@MO und emove (AVV-Beirat)							
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>05.03.2015</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	05.03.2015	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
05.03.2015	MA	Kenntnisnahme					

Beschlussvorschlag:

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen nimmt den Sachstand zu den Pilotphasen der AVV-Teilprojekte Civitas/DYN@MO und emove zur Kenntnis.

Erläuterungen:

In den letzten beiden Jahren hat der AVV zusammen mit Partnern wie der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen, der RWTH und der FH Aachen, der ASEAG, cambio, der gewoge, der Stawag u.a. im Rahmen der Förderprojekte „Civitas Dyn@mo“ und „emove“ an der Vernetzung vorhandener Mobilitätsdienste wie Car- und Bikesharing mit dem ÖPNV gearbeitet. Beide Projekte sehen den Aufbau sogenannter Mobilitätsstationen sowohl in der Stadt Aachen als auch an Standorten in der StädteRegion Aachen vor, an denen Kunden zwischen der Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges, eines Fahrrades oder dem ÖPNV wählen bzw. innerhalb einer Wegekette von einem zum anderen Verkehrsmittel umsteigen können.

Die Hauptaufgabe des AVV liegt darin, Angebots- und Nachfragepotenziale in einem multimodalen Verkehrsmarkt zu ermitteln, multimodale Tarifprodukte und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell mit entsprechender Organisationsstruktur für einen Mobilitätsverbund zu entwickeln sowie die Anforderungen an technische Systeme sowie rechtliche Voraussetzungen zur Vernetzung von Mobilitätsdiensten zu definieren. Darüber hinaus sollen die elektronischen Informationssysteme des AVV um statische und dynamische Daten externer Mobilitätsdienste erweitert werden.

Im Rahmen des EU-Projektes DYN@MO wird eine 6-monatige Pilotphase durchgeführt, beginnend Ende November 2015 mit einer begrenzten Anzahl an Probanden, die erfolgte Entwicklungen erproben sollen. Hierzu werden das Carsharing-Unternehmen „cambio“, der im Aufbau befindliche Anbieter von Leih-Pedelecs „Velocity“ mit dem AVV und den Verkehrsunternehmen kooperieren und ihre Angebote unter gegebenen Rahmenbedingungen maximal vernetzen, um somit die Nutzung für Kunden zu erleichtern.

In erster Linie werden Informationen der Anbieter vernetzt. So soll die AVV-App um ein intermodales Routing (Verbindungs Auskunft berücksichtigt Carsharing und Pedelec auch als Teilstrecke) erweitert werden. Hierzu wurden/werden zunächst die Carsharing- und Pedelec-Standorte in das AVV-Auskunftssystem integriert. In Kürze soll ein intermodales Routing ergänzt werden. Darüber hinaus wird ein Mobilitätsportal eingerichtet, in dem über die Verbindungs Auskunft hinaus allgemeine Informationen zu Mobilitätsangeboten zusammengefasst sind (z. B. Taxi-Apps, Fernbussangebote, Mitfahrportale, Dorfautos etc.).

Über Schnittstellen zum Vertriebssystem der externen Partner soll aus der AVV-App heraus die Möglichkeit gegeben werden, auch eine Buchung der Dienste von cambio und Velocity zu tätigen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine verbindliche Aussage darüber getroffen werden, ob in der Pilotphase die Buchung über die Integration eines Links auf die Buchungsplattformen von cambio und Velocity erfolgen kann oder ob die Buchung auch direkt aus der AVV-App möglich sein wird. Letzteres ist der einfachere Weg für den Kunden.

Mittelfristig wird angestrebt, auch den Vertrieb und die Abrechnung zu integrieren, so dass der Kunde lediglich ein Konto und eine Abrechnung für die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienste vorhält bzw. erhält. Hierzu notwendige Voraussetzungen werden im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geschaffen und stehen während der Pilotphase noch nicht zur Verfügung. Auch können entsprechend kostenaufwendige Hintergrundsysteme nicht aus den vorhandenen Projektmitteln finanziert werden. Derzeit wird geprüft, ob sich möglicherweise Synergien durch entsprechende Entwicklungen seitens der ASEAG, die im Rahmen eines weiteren Projektes, des „mobilty broker“ an integrierten Vertriebs- und Datenplattformen arbeitet, ergeben. In der Pilotphase ist mit den Partnern festzulegen, inwieweit eine Vereinfachung im Bereich Vertrieb und Abrechnung für einen begrenzten Nutzerkreis ermöglicht werden kann.

Ein besonderer Stellenwert im Rahmen der Projekte liegt in der Bürgerbeteiligung. Die Informationsplattform wird daher probeweise um ein Modul zur Einbindung von nutzergenerierten Inhalten („user generad content“) versehen. Zusätzlich zum bestehenden Ereignisdatensystem können Probanden während der Testphase Informationen zum Verkehrsgeschehen ergänzen. Diese nutzergenerierten Meldungen werden in Bezug auf „Zuverlässigkeit“ und „Mehrwert für Dritte“ hin geprüft.

Das Projekt „emove“, ein Förderprojekt der Bundesrepublik Deutschland, wählt einen anderen Ansatz: Hier sollen an verschiedenen Arbeitgeberstandorten ebenfalls Mobilitätsstationen errichtet werden. Car- und Bikesharing-Angebote sollen hier vor allem dazu dienen, mögliche betriebliche Fahrzeugflotten zu ergänzen oder gar zu ersetzen. Auch sollen die Fahrzeuge den Mitarbeitern für private Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Ein besonderer Fokus liegt hier auf der Elektromobilität.

In Zusammenarbeit mit dem Projektpartner Probst & Consorten hat der AVV eine ausführliche Marktforschung betrieben, die neben Arbeitgeber- und Experteninterviews auch eine umfangreiche Onlineumfrage unter Arbeitnehmern beinhaltet, um Akzeptanz und Zahlungsbereitschaften für die neuartigen Services zu untersuchen. Im Rahmen des Projektes soll das AVV-Job-Ticket bzw. ein alternative Modell um eine multimodale Komponente ergänzt und deren Akzeptanz erprobt werden.

Die Pilotphasen beider Projekte werden durch die RWTH und FH Aachen begleitet und anschließend evaluiert. Langfristiges Ziel ist es, die weitere Verlagerung individueller PKW-Fahrten auf den ÖPNV oder auf alternative Mobilitätsformen zu erzielen. Dies setzt eine entsprechende Angebotsvielfalt und ein entsprechende Anzahl von Fahrzeugen im Markt voraus. Wie die Marktentwicklung vollzogen wird und wie intensiv die Stadt Aachen als urbanes Zentrum einerseits und eher ländlich geprägte Regionen andererseits betroffen sind, ist schwer einzuschätzen. Die Pilotphasen sind wichtig, werden jedoch Grenzen in Bezug auf die Attraktivität eines multimodalen Verkehrsmarktes haben, da bis dahin noch keine vollständige Integration der Funktionen vollzogen werden kann und auch das Angebotsspektrum in der Region Aachen Potenziale zum Ausbau aufweist.