

# ÖPNV auf dem Land: Smile24 zeigt, was geht

Frank Sträter, M.A., Frankfurt

**B**isher war die Schlei vor allem Seglern ein Begriff. Seit kurzem schlägt der 43 km lange Meeresarm der Ostsee aber auch in der ÖPNV-Branche Wellen. Grund ist Smile24, das erste große Modellprojekt für integrierte Mobilität im ländlichen Raum und eines von sieben „Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV“ [1], die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) finanziell gefördert werden. Smile24 steht für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7.

Federführend gesteuert wird das Modellprojekt durch die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), die sich mit dem Projekt auch um die Förderung mit Bundesmitteln beworben hatte. NAH.SH ist Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und koordiniert die Verknüpfung zwischen SPNV und Regionalbusverkehr. Die Aufgabenträger im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Projektgebiet sind die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg, mit denen NAH.SH das Projekt gemeinsam und in enger Kooperation mit weiteren Kooperationspartnern umsetzt. Das Projekt wird mit 38,5 Mio Euro gefördert. Davon trägt der Bund rund 75 Prozent, das Land Schleswig-Holstein rund 20 Prozent und die Kreise rund fünf Prozent. Smile24 ist Ende März an den Start gegangen und läuft bis Dezember 2025.

## Modellregion und Reallabor

Mit zerstreuten Siedlungsstrukturen, einer dünnen Besiedlung und einem starken Rückgang der Schülerzahlen vereint die Schlei-Region viele typische Merkmale ländlicher Regionen in Deutschland. Das gilt auch für den ÖPNV, dessen Anteil am Modal Split im Durchschnitt bei fünf Prozent liegt, ohne Berücksichtigung von Städten wie Eckernförde, Kappeln und Schleswig aber gerade mal ein bis zwei Prozent erreicht. Hinzu kommt eine hohe Volatilität, die durch Schulzeiten, Ferien und touristische Saisonzeiten verursacht wird. Gleichzeitig sieht sich der ÖPNV mit einer

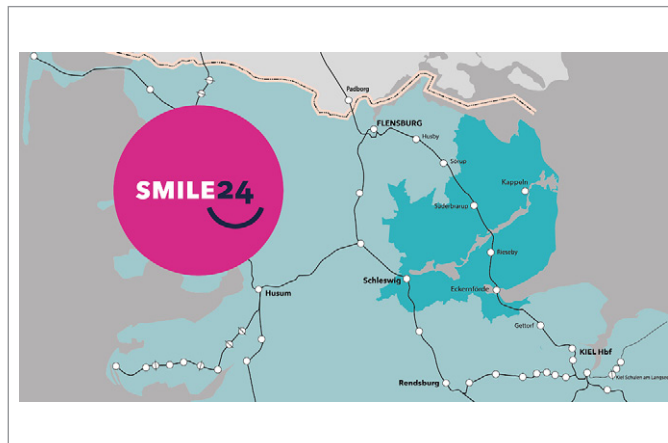


Abb. 1: Smile24 wird zwischen Schleswig, Eckernförde und Kappeln umgesetzt. Die touristisch bedeutsame Region umgibt die Schlei, einen Meeresarm, der sich von der Ostseeküste über eine Länge von 43 km bis nach Schleswig erstreckt. Nähere Informationen zum Projekt finden sich unter <https://smile24.nah.sh/>

Karte: NAH.SH GmbH

ANZEIGE

**WVI** Verkehr  
Infrastruktur



**Die neue  
öffentliche  
Mobilität**

Kompetenz und Beratung  
für den ÖPNV

info@wvigmbh.de

[www.wvigmbh.de](http://www.wvigmbh.de)

+49 531 38737-0

# „Wir müssen den ÖPNV größer denken“



**Dr. Arne Beck** ist Geschäftsführer des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein, der NAH.SH GmbH. NAH.SH ist für die Koordination und die nachhaltige Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilität für Schleswig-Holstein sowie die Planung, die Organisation und die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein zuständig.

**M**it Smile24 hat Schleswig-Holstein ein ÖPNV-Modellprojekt gestartet, das deutschlandweit als Vorbild für Mobilität im ländlichen Raum dienen soll. Dr. Arne Beck, Geschäftsführer des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein NAH.SH, plädiert mit Blick auf kommende Aufgaben für mehr Kundenorientierung, eine Neubewertung des ÖPNV und eine aktivere Rolle der Branche.

**DER NAHVERKEHR: Herr Beck, rund um die Schlei liegt der ÖPNV-Anteil am Modal Split bei fünf Prozent. Ausgerechnet dort bietet Smile24 nun rund um die Uhr Mobilität ohne eigenes Auto. Was ist die Idee dahinter?**

**Dr. Arne Beck:** Wir haben mit Smile24 ein Produkt auf die Straße gebracht, das ganz klar aus der Kundenperspektive heraus entwickelt wurde. Denn wir wollen herausfinden, was passiert, wenn wir endlich einmal umsetzen, was wir uns für den ländlichen Raum schon immer alle gewünscht haben: Ein Mobilitätsangebot, das mit zusätzlichen Buslinien, On-Demand-Shuttles, Car- und Bikesharing das Versprechen einlöst, rund um die Uhr zum ÖPNV-Tarif

ohne eigenes Auto mobil sein zu können. Wir sind ziemlich sicher, dass es funktioniert. Ob wir die 120.000 Menschen, die in der Schlei-Region leben, überzeugen können, werden wir bis Dezember 2025 herausfinden. So lange läuft das Projekt. Klar, es ist ein Experiment mit offenem Ausgang. Aber es gibt ein erstes starkes Indiz, dass wir mit unserem Fokus auf Kundenbedürfnisse richtig liegen: Allein in den ersten 18 Tagen haben 12.000 Leute das On-Demand-Angebot genutzt.

**Bund, Land und Kreise fördern das Modellprojekt aber auch mit mehr als 38 Mio Euro. Das ist viel Geld.**

**Beck:** Als Branche müssen wir Angebote am Markt testen, Marktanteile gewinnen und den ÖPNV viel größer denken. Letzteres gilt auch für die Entscheidungsträger in der Politik. Es geht nicht nur um Arbeitsplätze oder Steuereinnahmen. Das wäre viel zu kurz gesprungen. Wir müssen viel stärker herausstellen, welchen Mehrwert der ÖPNV für die Gesellschaft stiftet. Es geht um Perspektiven für die Menschen in der Region, gesellschaftliche Teilhabe, Entlastung von überfüllten Straßen, den Bei-

trag für die Wirtschaft, nicht nur im Tourismus, und die Mobilität von Arbeitskräften im ländlichen Raum. Ich glaube, wenn wir diesen Mehrwert für die Entscheidungsträger in den Kommunen sowie auf Kreis- und Landesebene sichtbar machen, werden wir auch andere Finanzierungsbeiträge erhalten. Denn dann werden nicht nur die Nutzer, sondern auch die Nutznießer in die Finanzierung einbezogen.

**Da wird noch viel Überzeugungsarbeit nötig sein. Ist die Branche dafür bereit?**

**Beck:** Wir müssen den ersten Schritt gehen und zeigen, dass wir ein Produkt haben, das begeistert und das es zu finanzieren lohnt. Wir müssen zeigen, wofür das Geld ausgegeben werden soll und beweisen, dass es sich lohnt, es auszugeben. Das ist unser Job und dazu gehört auch die Bereitschaft, einfach mal etwas auszuprobieren und sich Chancen zu erarbeiten. So ein Förderantrag fällt nicht vom Himmel. Man muss den Mut haben, in neue Angebote zu investieren, bereit sein, Durststrecken in Kauf zu nehmen und irgendwann entscheiden, ob man ein Projekt ausbauen oder aufrechterhalten kann oder abmoderieren muss, weil man das Marktpotenzial überschätzt hat. Jedenfalls ist klar, dass wir mehr Agilität im System brauchen, wenn wir einen ÖPNV auf die Beine stellen wollen, der die Menschen mit seinen Mobilitätsangeboten überzeugt. Die in ländlichen Regionen üblichen Modal Splits mit ÖPNV-Anteilen im niedrigen einstelligen Bereich sind auf Dauer keine Option.

*Die Fragen stellte Frank Sträter.*

klaren Auto-Orientierung konfrontiert: Die Verfügbarkeit ist hoch, das Straßennetz gut ausgebaut, die Staugefahr gering und das Parkplatzangebot groß. Trotzdem ist die Infrastruktur infolge des touristischen Mehrverkehrs in der Urlaubssaison immer öfter überlastet, was auf Dauer den touristischen Erfolg der Region gefährdet. Um diesen Trend umzukehren, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die Smile24 als ÖPNV-Reallabor im ländlichen Raum adressieren und umsetzen soll.

„Smile24 wird von der Vision eines ländlichen Raums getrieben, in dem Menschen zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne eigenes Auto barrierefrei, verlässlich und nachhaltig mobil sein können. Ziel ist die Bereitstellung eines klimaneutralen und öffentlichen Mobilitätsangebots, das zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr in den ÖPNV animiert“, bringt Dr. Arne Beck, Geschäftsführer des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein, das Projekt auf den Punkt.

## Integrierte Alltagsmobilität kommt von den Verkehrsunternehmen

Die Umsetzung des Nahverkehrsangebotes erfolgt zum großen Teil durch DB Regio Straße, im On-Demand-Verkehr (ODV) NAH.Shuttle auch mit Unterstützung durch Transdev und Taxiunternehmen. Die integrierte Mobilität enthält neben dem Nahverkehrsangebot mit Expressbuslinien, touristischen Buslinien und dem

# „Das Kunden-Feedback spielt eine zentrale Rolle“



**Daniel Marx** ist Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Nord. Dazu gehören die Busgesellschaften Autokraft GmbH, die DB Regio Bus Nord GmbH, die Regionalbus Braunschweig GmbH, die Weser-Ems Busverkehr GmbH sowie die Haller Busbetrieb GmbH.

**U**mweltfreundlich, digital und rund um die Uhr mobil: In der Schlei-Region nimmt Deutschlands umfangreichstes Nahverkehrsangebot im ländlichen Raum Fahrt auf. Warum das Fraunhofer Institut mitfährt und der Weg das Ziel ist, erläutert Daniel Marx, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Nord.

## DER NAHVERKEHR: Was macht Smile24 für Regio Straße so interessant?

**Daniel Marx:** Tatsächlich bietet uns Smile24 erstmals die Gelegenheit, unter Federführung der NAH.SH unser Konzept integrierter Alltagsmobilität in die Praxis umzusetzen und unsere Konzernstrategie mit Leben zu füllen. Auch Schleswig-Holsteins Strategie für den ÖPNV verfolgt ähnliche Ansätze. Allerdings steht bei

Smile24 nicht die Strategie selbst im Fokus, sondern die Frage, wie sie bei den Kundinnen und Kunden ankommt. Entscheidend ist, dass unsere Fahrgäste das Angebot annehmen und ihr Auto immer öfter stehen lassen. Wenn das zutrifft, ist es super. Wenn der Effekt ausbleibt, steuern wir nach.

## Wie gehen Sie dabei vor? Mobilitätsgewohnheiten lassen sich meist nur schwer ändern.

**Marx:** Es ist ein Projekt mit experimentellem Charakter. Das ist ja das Schöne. Es wird nicht einfach wie konzipiert hingestellt und durchgezogen, sondern es darf sich sehr, sehr dynamisch entwickeln. Kunden-Feedback und Customer Journey spielen dabei eine zentrale Rolle. Denn ob das Angebot überzeugt, werden uns nur die Kunden

verraten. Deshalb wird Smile24 auch vom Fraunhofer Institut evaluiert und bei Bedarf im laufenden Betrieb weiterentwickelt. Darüber hinaus werden wir gemeinsam mit der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein auch eine eigene Evaluation durchführen – unter anderem, um herauszufinden, ob es gelingt, die Menschen in der Region zum Verzicht auf den Zweit- oder Drittwagen und die Touristen zum Verzicht auf die Anreise mit dem eigenen Auto zu bewegen.

## Wird Regio Straße mit den gewonnenen Erfahrungen bald auch in anderen Regionen an den Start gehen können?

**Marx:** Als Deutsche Bahn möchten wir integrierte Alltagsmobilität weiter vorantreiben. Wir haben schon in der Vorbereitung auf Smile24 viele Erfahrungen gesammelt und wir lernen während des laufenden Betriebs jeden Tag dazu. Smile24 konnten wir innerhalb eines halben Jahres realisieren. Um die Mobilitätswende zu schaffen, brauchen wir bundesweit weitere Modellregionen wie hier im Norden. Als DB sind wir deswegen auch mit anderen Bundesländern und Kommunen im engen Austausch. Das, was unter Federführung der Aufgabenträger und der NAH.SH hier an der Schlei gestartet ist, soll deshalb nach Möglichkeit bundesweit Schule machen.

NAH.Shuttle aber auch Bikesharing und Carsharing, für die hierauf spezialisierte Partner eingebunden werden konnten. Mit dem Betrieb der Buslinien, dem Management der On-Demand-Shuttles, der Steuerung des Carsharings sowie der Beschaffung von 15 neuen E-Bussen für die Linienverkehre und 30 neuen Elektroshuttles für den ODV ist Autokraft beauftragt worden, eine Busgesellschaft von DB Regio Bus Nord. Von den Shuttles sind 21 Fahrzeuge mit sieben Fahrgastsitzplätzen und neun Fahrzeuge mit vier Fahrgastsitzplätzen plus einem Rollstuhlplatz oder zwei weiteren Sitzplätzen ausgestattet. Perspektivisch werden alle Fahrzeuge emissionsfrei mit 100 Prozent Ökostrom fahren, die dafür nötige Ladeinfrastruktur kommt ebenfalls von DB Regio Straße.

Die drei Expressbuslinien verbinden Schleswig, Eckernförde und Kappeln mit attraktiven Fahrzeiten mindestens im Stundentakt und verdichten somit den bestehenden Fahrplan auf zwei Verbindungen pro Stunde. Die touristischen Linien bringen die Urlaubsgäste während der Saison bequem zu den touristischen Hotspots an der Ostseeküste sowie am nördlichen und südlichen Ufer der Schlei. Die betrieblichen Leistungen werden im Auftrag der Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde ebenfalls von Autokraft erbracht. Die Zubestellung erfolgte im Rahmen einer Zusatzvereinbarung, die durch eine im Verkehrsvertrag enthaltene Innovationsklausel ermöglicht wurde. In der Summe beläuft sich die Verkehrsleistung auf 1,055 Mio Nutz-Kilometer pro Jahr [2].

Kleinere Ortschaften und der Verkehr während der Nacht werden kreisübergreifend über 3600 virtuelle und vorhandene Haltestellen mit On-Demand-Shuttles bedient, der ebenso wie das Carsharing in Zusammenarbeit mit regionalen Partnern umgesetzt wird: Beim ODV stellt ein regionales Taxiunternehmen das Fahrpersonal, das bereits vor Projektbeginn bestehende „smarte DorfShuttle Süderbrarup“ wird in Smile24 integriert. Gebucht wird das Angebot via App oder telefonisch über die Leitzentrale eines weiteren Taxibetriebs. Barrierefreie Mobilitätshubs an den Knotenpunkten verknüpfen möglichst viele Mobilitätsangebote wie ODV, Car- und Bikesharing mit dem Linienverkehr – so der Plan. Die physische Umsetzung folgt im Laufe der Projektlaufzeit. Das Carsha-

ring übernimmt ein in Schleswig-Holstein ansässiger Anbieter. Digitale Auskunftssysteme und Vertriebssysteme machen das gesamte Mobilitätsangebot der Region überall bequem verfügbar.

„Ein Mobilitätsangebot in diesem Umfang und von dieser Qualität hat es auf dem Land noch nie gegeben. Fahrgäste fahren per Rad, Shuttle oder Bus genau zu ihrer Wunschzeit und an den Ort, an den sie wollen. Smile24 bringt den ÖPNV der Zukunft erstmals auf die Straße und Regio Straße ist mit dabei. Darauf sind wir stolz“, sagt Daniel Marx, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Nord.

## Bestnoten für On-Demand-Verkehre

Knapp drei Wochen nach Betriebsstart ist die Datenlage naturgemäß noch dünn, mit Blick auf den ODV aber überraschend deutlich: In dem 120.000 Einwohner starken Bedienebiet registrierte die Buchungsplattform innerhalb der ersten 18 Tage 12.000 Buchungen und 9000 durchgeführte Fahrten. Knapp die Hälfte davon wurde bewertet, davon 79 Prozent mit fünf von fünf Sternen. Die App-Downloads haben sich innerhalb weniger Tage vervielfacht. Das technologische Kernelement des ODV liefert ioki: Die Software ermöglicht die Buchung der flexiblen Kleinbusse per NAH.Shuttle-App und der intelligente Algorithmus fasst im Hintergrund mehrere Buchungsanfragen zu Fahrgemeinschaften zusammen.

Auch das Bike-Sharing schneidet trotz saisonbedingt mäßiger Temperaturen mit



## Zum Autor

**Frank Sträter, M.A.** schreibt, fotografiert und konzipiert für Corporate Media und Fachzeitschriften. Am liebsten rund um Mobilität & Verkehr, IT & digitale Kultur sowie Infrastruktur & Stadtentwicklung.

knapp 100 Ausleihen täglich gut ab. Die kurze Mietdauer von 15 bis 30 Minuten, überwiegend kurze Strecken unter 3 km, sind Indizien dafür, dass die Räder in der Regel wie vorgesehen verwendet werden – nämlich für die letzte Meile bis nach Hause oder ins Büro.

Zentral für den Erfolg von Smile24 und künftigen weiteren Modellregionen ist es, das Angebot und die Fahrten zu evaluieren. Die Daten dafür kommen dank nahtlos digitaler Customer Journey aus den eigenen Systemen, ihre aktive Verwendung für die fortlaufende Evaluierung des Projekts durch das Fraunhofer Institut war Voraussetzung für die Förderung durch das BMDV. Für Beck bietet das On-Demand-Buchungssystem „erstmal die Chance, ins Data Management einzusteigen und die enorme Informationsfülle für die Projektsteuerung und Optimierung des Mobilitätsangebots zu nutzen“ Das mögliche Anwendungsspektrum, so Beck, sei groß und reiche von der verbindungsspezifischen Anpassung des Angebots an die Nachfrage bis zum Einsatz künstlicher Intelligenz für Auslastungsprognosen und Fahrzeugdisposition.

Neben dem Fraunhofer Institut ist auch die Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein an der Evaluierung beteiligt. Beide unterstützen das Projekt bei eigenen Auswertungen. Dabei geht es auch darum herauszufinden, ob es gelingt, die Menschen in der Region zum Verzicht auf den Zweit- oder Drittwagen und die Touristen zur Anreise ohne Auto zu bewegen. Mitte 2025 sollen die ersten Zwischenergebnisse präsentiert werden.

Marx sieht darin eine große Herausforderung, weil in ÖPNV-Projekten Verhaltensänderungen in der Regel erst nach zwei bis drei Jahren entstünden und folglich erst dann messbar seien. Ziel sei es deshalb, „unsere Fahrgäste deutlich schneller von den Vorzügen von Smile24 zu überzeugen“.

## Literatur/Anmerkungen

- [1] Die weiteren Projekte werden verwirklicht in Augsburg (AVV), im Harz (harzbewegt), in der Pfalz (MoDpalatina), im Osnabrücker Land (MOIN+), im Oberbergischen Kreis (OFT!) und im Leipziger Umland (PUMa).
- [2] Der Leistungsanteil der nicht-elektrifizierten Tourismuslinie (0,045 Mio Nutz-km pro Jahr) beträgt 4,3 Prozent an der Gesamtverkehrsleistung (1,055 Mio Nutz-km pro Jahr).

## Zusammenfassung/Summary

### ÖPNV auf dem Land: Smile24 zeigt, was geht

Smile24 ist eines von sieben Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr finanziell gefördert werden. Smile24 steht für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei sowie 24/7 und soll skalierbare Maßnahmen für die Entwicklung integrierter Mobilität im ländlichen Raum produzieren. Das Projekt wird federführend vom Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH) gesteuert, der sich auch um die Förderung mit Bundesmitteln beworben hatte.

### Public transport in the countryside: Smile24 shows what works

Smile24 is one of seven model projects to strengthen public transport that are being financially supported by the Federal Ministry for Digital and Transport. Smile24 stands for Schlei Mobility: innovative, rural, emission-free and 24/7 and is intended to produce scalable measures for the development of integrated mobility in rural areas. The project is being managed by the Schleswig-Holstein public transport association (NAH.SH GmbH), which also applied for federal funding.