



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/112
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	24.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
<b>Beschluss des REK in Lang- und Kurzfassung</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	
	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

- 1. Der Regionalausschuss empfiehlt dem Kreistag den Beschluss des REK in der Lang- und Kurzfassung.**
- 2. Der Kreistag begrüßt im Anschluss den Abschluss des REK-Prozesses in Form des vorgelegten Gesamtberichts. Über die Gutachtenempfehlung, die Umsetzung der Projekte sowie die Weiterführung und Organisation ist in den Fachausschüssen gesondert zu beraten.**

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

./.

**2. Sachverhalt:**

Der unter den Projektpartnern abgestimmte Endberichte des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Kiel Region (REK) wird hiermit zur Billigung gegeben (s. Anlage).

Er beinhaltet neben der SWOT-Analyse, dem Leitbild und den Entwicklungszielen auch den in der dritten und letzten Phase erarbeiteten Maßnahmenkatalog mit 11 ausgewählten Leitprojekten. Darüber hinaus beinhaltet er im Kapitel 5 die Handlungsempfehlungen des Gutachters für die Fortführung der regionalen Zusammenarbeit.

Aus Sicht des Lenkungsausschusses sind die im Rahmen der Facharbeitsgruppen erarbeiteten Leitprojekte sowie die Handlungsempfehlungen zur Umsetzung des Leitbildes und der Entwicklungsziele des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Kiel Region (REK) im Grundsatz geeignet.

Das Leitprojekt „regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B202/203)“, die in der Verantwortung der drei Gebietskörperschaften, dem Kreis Rendsburg-Eckernförde, dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel liegen, ist bereits so weit entwickelt, dass sie für diese Beschlussvorlagen vorgelegt werden.

Das Regionale Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für das weitere regionale Handeln. Der im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes initiierte Prozess mit Einbindung von Facharbeitsgruppen zu regional relevanten Themen wird fortgesetzt. Die in Kapitel 5 enthaltenen Empfehlungen zur Fortführung der regionalen Zusammenarbeit bilden die Grundlage für die Diskussion zur weiteren regionalen Zusammenarbeit.

Die Kurzfassung ist in der Anlage enthalten, die vollständige Dokumentation des REK-Prozesses steht unter [www.kielregion.de](http://www.kielregion.de) zur Einsicht bereit.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine, das REK in seiner Funktion als Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Region ist bereits fertig.

**Anlage/n:**

REK Kurzfassung

# KielRegion



## Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region

### Kurzfassung



**ZUKUNFTS**programm  
Wirtschaft

*Investition in Ihre Zukunft*

Gefördert durch die Europäische Union, Europäischen Fonds für regionale  
Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

## Impressum

**Herausgeberin**

Kiel Region GmbH  
 Janet Sönnichsen  
 Wissenschaftspark Kiel  
 Fraunhoferstraße 2  
 24118 Kiel  
 E-mail: rek@kielregion.de  
 www.kielregion.de  
 Tel.: (04 31) 53 03 55-0  
 Fax: (04 31) 53 03 55  
 29

**Projektleitung**

Landeshauptstadt Kiel  
 Amt für Wirtschaft  
 Abt. Wirtschafts- und Standortentwicklung  
 Ursula Soltau  
 Rathaus, Fleethörn 9,  
 24103 Kiel  
 Tel.: (04 31) 901-22 53  
 Fax: (04 31) 6 27 45

**Kooperationspartnerinnen und -partner**

Agentur für Arbeit Kiel



Deutscher Gewerkschaftsbund Kiel-Region



Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg



Förde Sparkasse



Industrie- und Handelskammer zu Kiel



Kreis Rendsburg-Eckernförde



Kreis Plön



Kreishandwerkerschaft Ostholstein-Plön



Kreishandwerkerschaft Rendsburg-Eckernförde



Kreishandwerkerschaft Kiel



Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft



Landeshauptstadt Kiel



Unternehmensverband Mittelholstein



Unternehmensverband Kiel



Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde



Wirtschafts-Förderungs-Agentur Kreis Plön

**Konzept + Text  
Gutachterbüro**

Ernst Basler + Partner GmbH  
 Stephan Kathke, Anja Marquardt, Katrin Heinz  
 Tuchmacherstraße 47, 14482 Potsdam  
 Tel.: (03 31) 7 47 59-0  
 Fax: (03 31) 7 47 59 90  
 E-Mail: info@ebp.de  
 www.ebp.de

**Redaktion**

Kiel Region GmbH  
 Landeshauptstadt Kiel  
 Kooperationspartnerinnen und -partner

**Redaktionstand:**

08.10.2013



**ZUKUNFTSprogramm**  
 Wirtschaft  
*Investition in Ihre Zukunft*

Gefördert durch die Europäische Union, Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzepts Kiel Region wurde vom Land Schleswig-Holstein aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft (2007-2013) mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert.

**Inhaltsverzeichnis**

<b>0</b>	<b>Vorbemerkungen zur Kurzfassung und zum Berichtsstand .....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Anlass, Zielsetzung, Schwerpunkte und Methodik .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SWOT-Analyse .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Leitbild und Entwicklungsziele .....</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Facharbeitsgruppen und Projekte.....</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>Ausblick und Empfehlungen - Regionale Kooperation als Prozess.....</b>	<b>31</b>

## 0 Vorbemerkungen zur Kurzfassung und zum Berichtsstand

Die Kurzfassung zum Gesamtbericht des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Kiel Region (REK Kiel Region) basiert auf dem Gesamtbericht in der Fassung nach der Behandlung durch den Lenkungsausschuss am 23. August 2013.

Basis der Kurzfassung

Der vorliegende Stand der Kurzfassung wurde in der Projektgruppensitzung am 03. September 2013 endabgestimmt und vom Lenkungsausschuss im Umlaufverfahren bestätigt.

Die Kurzfassung beinhaltet die Struktur des Gesamtberichts, konzentriert sich aber in der Darstellung vor allem auf die zusammengefassten Ergebnisse der SWOT-Analyse, des Leitbildes und der Entwicklungsziele, der erarbeiteten Leitprojekte sowie dem Ausblick für den weiteren Prozess.

Kurzfassung mit dem Fokus auf dem Leitbild, Zielen, Leitprojekten und Ausblick

Er beinhaltet die abgestimmte SWOT-Analyse mit Stand vom Juli 2012 mit Ergänzungen zu ausgewählten Aspekten. Die SWOT-Analyse war Grundlage der nächsten Schritte im Erstellungsprozess des Regionalen Entwicklungskonzeptes. Dies betraf insbesondere die Erarbeitung eines Leitbildes mit Entwicklungszielen sowie die Arbeit der Facharbeitsgruppen zu ausgewählten Kooperationsthemenfeldern.

SWOT-Analyse bildet Grundlage für die Erarbeitung eines Leitbildes und der Entwicklungsziele

Dementsprechend wurden bis September 2012 in einem mehrstufigen Prozess – inkl. der Beteiligung verschiedener Akteursgruppen - Leitbild und Entwicklungsziele erarbeitet. Dieses auf der SWOT-Analyse aufbauende Leitbild ist vom Lenkungsausschuss bestätigt, in einer gemeinsamen Ausschusssitzung der drei Gebietskörperschaften am 24.10.2012 vorgestellt und von den politischen Gremien der drei Gebietskörperschaften beschlossen bzw. zur Kenntnis genommen worden.

Leitbild und Entwicklungsziele unverändert in der beschlossenen bzw. zur Kenntnis genommenen Form

Der Bericht gibt die im Prozess erzielten Ergebnisse und Abstimmungen zwischen dem Projektträger Kiel Region GmbH, der Projektleitung Landeshauptstadt Kiel als Dienstleister für den Projektträger, dem Gutachter (Ernst Basler + Partner) und der prozessbegleitenden Steuerungsgruppe sowie dem Lenkungsausschuss wieder.

# 1 Anlass, Zielsetzung, Schwerpunkte und Methodik

## **Anlass**

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um die Region regional, national und international bestmöglich zu positionieren. Um die Potenziale und Ressourcen der gesamten Region zu nutzen, nachhaltig weiterzuentwickeln und Wachstumsprozesse zu unterstützen, sind Kooperationen in verschiedenen Handlungsfeldern nicht nur hilfreich, sondern notwendig. Durch eine Bündelung der vorhandenen Potenziale ist es möglich, die wirtschaftliche Entwicklung der Kiel Region voranzubringen und den Standort als eine der wichtigsten Wirtschaftsregionen im Norden Deutschlands zu etablieren.

Kooperation in der Kiel Region auch zur besseren Positionierung verstärken

Gemeinsam mit den jeweiligen Wirtschaftsförderungsgesellschaften, der Industrie- und Handelskammer zu Kiel, des DGB Region KERN, den Unternehmensverbänden Kiel und Mittelholstein sowie den Kreishandwerkerschaften Ostholstein/Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel, erarbeiten die drei Gebietskörperschaften mit externer Unterstützung ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) für die Kiel Region.

Gemeinsames Vorgehen Gebietskörperschaften und Verbände

Neben dem wirtschaftlichen Wachstum der Landeshauptstadt Kiel kommen wichtige Entwicklungsimpulse, wie im Bereich der Erneuerbaren Energien, auch aus den angrenzenden Kreisen. In den letzten Jahrzehnten hat sich nicht nur in der Kiel Region ein wirtschaftlicher Strukturwandel vollzogen. Die zukünftige Entwicklung hängt vor allem davon ab, wie es der Kiel Region gelingt, auf die Herausforderungen des demographischen Wandels sowie des fortschreitenden Wandels zu wissens- und forschungsintensiven Produktionsweisen zu reagieren.

Auf Strukturwandel und Entwicklungstrends gemeinsam reagieren

Durch verschiedene national und international bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und der Fertigstellung der A 20, wird sich die infrastrukturelle Situation und damit auch die wirtschaftliche Standortbewertung der Kiel Region verändern. In unmittelbarer Nähe der Kiel Region hat sich zudem die Metropolregion Hamburg zu einem der wettbewerbsstärksten Standorte Europas, mit einem sehr dynamischen Wachstum, entwickelt. Diese direkte Nachbarschaft gilt es – genau wie traditionell bestehende Beziehungen – zum Vorteil für die Kiel Region zu begreifen und zu nutzen.

Verbesserungen übergeordneter Verkehrsinfrastrukturen eröffnen Chance für stärkere Positionierung der Kiel Region

Ende 2008 wurde mit der Gründung der Kiel Region GmbH ein neuer Grundstein für eine Verstärkung der überregionalen Kooperation der drei Gebietskörperschaften gelegt. Die Herausforderungen, die sich aus den vorgesehenen Infrastrukturprojekten im Zusammenspiel mit den Megatrends, wie Globalisierung und demographischer Wandel, ergeben, erfordern effiziente Strukturen in dieser Kooperation.

Kiel Region GmbH als Grundstein der Kooperation

Die Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes Kiel Region wird im Rahmen des „Zukunftsprogramms Wirtschaft“ (2007-2013) mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) durch das Land Schleswig-Holstein gefördert.

Landesseitige Unterstützung und Förderung im Rahmen des „Zukunftsprogramm Wirtschaft“

Durch die Landesplanung wird die Verbesserung der Kooperation wie auch eine stärkere Positionierung der Kiel Region zudem im Landesentwicklungsplan explizit formuliert:

„Zusammenarbeit in der Kiel Region auf den Weg bringen: Eine institutionalisierte Kooperation zwischen der Landeshauptstadt Kiel und ihren Nachbarkreisen ist sowohl für die Region selber als auch für die gesamte Landesentwicklung von zentraler Bedeutung. Ausgehend von dem Entwicklungspol Kiel soll eine solche Region als wettbewerbsfähiges Kraftfeld zu einer ausgleichenden regionalen Struktur im Land beitragen und attraktiver Partner für Kooperationen mit Skandinavien und mit der Metropolregion Hamburg sein. Mit besonderem Blick auf ihre maritimen Potenziale und Stärken im Technologiebereich soll die Kiel Region die bisherigen Netzwerke, Marketingaktivitäten und wirtschaftlichen Kooperationsstrukturen in der Region aufgreifen, sie intensivieren, festigen und professionell ausbauen.“<sup>1</sup>

### **Zielsetzung**

Strategisches Ziel des REK ist es, Aussagen zur Zukunftsfähigkeit der Region zu treffen und eine Entwicklungsstrategie mit konkreten Maßnahmenempfehlungen zur Weiterentwicklung der Kiel Region zu erarbeiten. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Erarbeitung einer strategischen Grundlage, die vornehmlich die wirtschaftliche Entwicklungsausrichtung beleuchtet. Mithilfe einer SWOT-Analyse soll zunächst die regionale Situation abgebildet werden, bevor aus den Ergebnissen gemeinsame Ziele und Handlungsfelder als Grundlage für den schrittweisen Ausbau der Kooperation innerhalb der Kiel Region abgeleitet werden. Abhängig von den Ergebnissen des Entwicklungskonzeptes ist die anschließende Umsetzung von prioritären Kooperationsprojekten als nächster Schritt eines nachhaltigen Kooperationsprozesses in der Region zu verstehen.

Maßnahmenempfehlungen zur Weiterentwicklung der Kiel Region

Das Regionale Entwicklungskonzept soll demnach auch als langfristige Entwicklungsstrategie bis zum Jahr 2025 dienen.

Regionales Entwicklungskonzept dient als langfristige Entwicklungsstrategie bis 2025

„Das REK soll einen Beitrag dazu leisten,

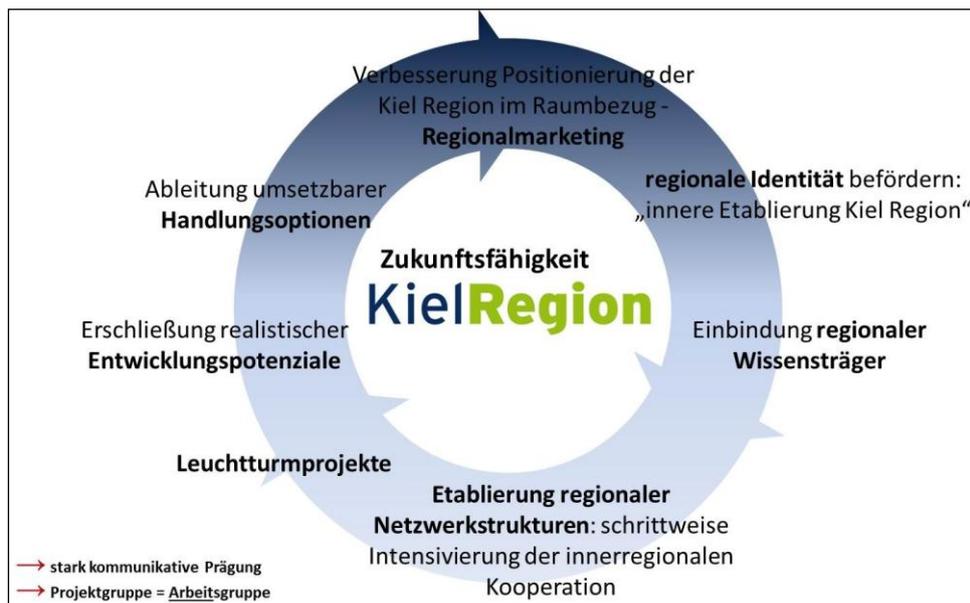
- die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Standortbedingungen, Kompetenzfelder und Cluster der Region sowie gegebenenfalls Maßnahmen zu deren Optimierung aufzuzeigen,
- eine weitere Zusammenarbeit der Kiel Region auf den Weg zu bringen und Kooperationen zu institutionalisieren,
- einen Maßnahmenkatalog mit vorrangigen regionalen Entwicklungsprojekten aufzustellen und hierfür Prioritäten, zeitliche und finanzielle Realisierungsvorstellungen und Verantwortliche zu benennen, eine umsetzungsorientierte Ergänzung zu landes- und regionalplanerischen Festlegungen darzustellen und Hinweise für die Fortschreibung des Regionalplanes III zu liefern,

<sup>1</sup> Quelle: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010. S. 20

- entlang der Landesentwicklungsachsen innerhalb der Kiel Region Maßnahmen abzuleiten, um die räumlichen Standortbedingungen zu verbessern und Verflechtungsstrukturen zu stärken,
- Hinweise zur nachhaltigen Nutzung zukünftiger Trends zur Stärkung der Kiel Region zu geben,
- Vorschläge für Maßnahmen zum Umgang mit dem prognostizierten Fachkräftemangel aufzuzeigen“.<sup>2</sup>

Der vorgesehene zweijährige Erstellungsprozess des REK soll aber auch ausdrücklich die Kommunikationsprozesse der Projektpartnerinnen und -partner verbessern und so die Kooperation fördern.

REK-Prozess selbst soll Kommunikation und Kooperation fördern



### Schwerpunkte

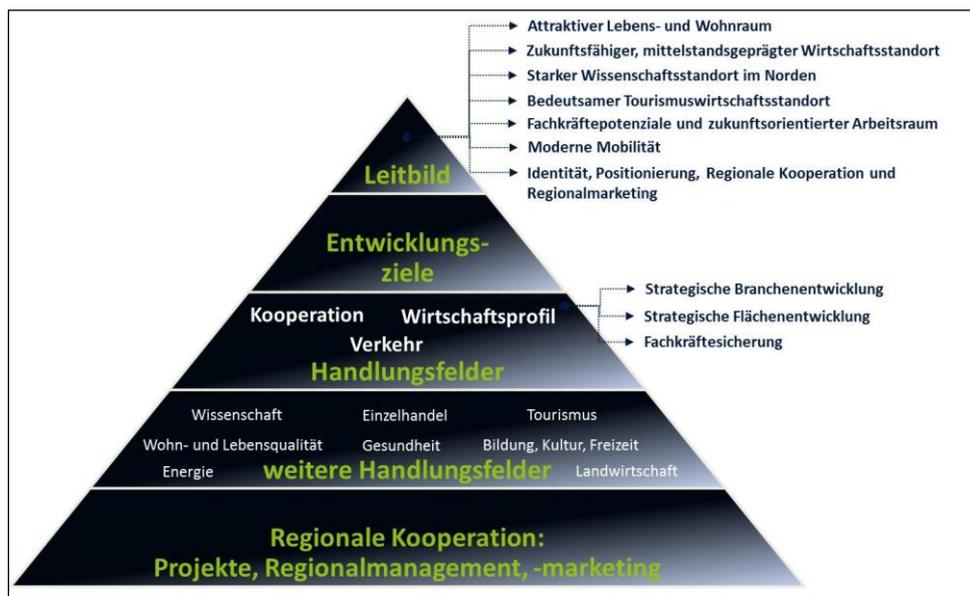
Dieses und vergleichbare Regionalentwicklungskonzepte (REK) müssen stets ein sehr breites inhaltliches und maßstabsbezogenes Spektrum abdecken. Gleichzeitig ist die Erwartungshaltung der Vielzahl an Betroffenen und mit einzubeziehenden Akteure sehr vielschichtig. Im Fokus der Analyse, aber insbesondere der Ziele und Maßnahmen, steht allein die regionale Maßstabsebene.

sehr breites REK-Spektrum und unterschiedliche Erwartungen – Fokus regionale Ebene

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des begrenzten Budgets für die externe Unterstützung sowie der begrenzten personellen Ressourcen der Projektpartnerinnen und -partner, wurde in der ersten Projektphase eine Konzentration vor allem auf die Bereiche der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der regionalen Kooperation festgelegt, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

Themenschwerpunkte: Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung sowie Kooperation

<sup>2</sup> Quelle: Leistungsbeschreibung der Ausschreibung zum REK Kiel Region



Themenfelder,  
Schwerpunkte und  
Leitbildbezug

Berücksichtigung finden auch die in der Region vorhandenen Kooperationsprozesse sowie Überschneidungsbereiche bei der Erarbeitung von Regionalen Entwicklungskonzepten für Regionen, die sich direkt an die Kiel Region anschließen.

### **Projektorganisation<sup>3</sup>**

Das REK sollte in einem möglichst umfassenden gesellschaftlichen Dialog erstellt werden. Kommunale, regionale und überregionale Akteure sowohl auf administrativer als auch auf politischer Ebene sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschafts- und Sozialpartnerinnen und -partner und der Umweltverbände sollten in den Prozess eingebunden werden. Prozess begleitend wurden daher ein Lenkungsausschuss, eine Projektgruppe und Facharbeitsgruppen eingerichtet. Darüber hinaus wurden die regionalen Akteure im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen in den Prozess einbezogen.

Sicherstellung  
umfangreicher  
Partizipation

### **Projektpartnerinnen und -partner**

Die Projektpartnerinnen und -partner beteiligten sich maßgeblich an der Erarbeitung des REK und trugen den regionalen Eigenanteil zur Finanzierung der Projektkosten.

Projektpartnerinnen und -  
partner

Projektpartnerinnen und Partner sind:

- Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel
- Wirtschaftsförderungsagentur Kreis Plön
- Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH
- Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs- GmbH
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel
- Deutscher Gewerkschaftsbund Region KERN
- Unternehmensverbände Kiel und Mittelholstein
- Kreishandwerkerschaften Ostholstein/Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel

<sup>3</sup> Quelle: Projektbeschreibung REK Kiel Region – Stand 16.05.2011

Während des Prozesses erweiterte sich der Kreis der Beteiligten (mit Gaststatus) um

- GEP Rendsburg – Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR)
- Förde Sparkasse
- Agentur für Arbeit Kiel.

### **Projektträgerin**

Projektträgerin Kiel  
Region GmbH

Auf Wunsch der Projektpartnerinnen und -partner übernahm die Kiel Region GmbH die Trägerschaft des Projektes „Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region“. Sie stand als koordinierende Stelle für das Vorhaben durchgängig zur Verfügung und steuerte das Gesamtprojekt effektiv.

### **Projektleitung**

Projektleitung durch die  
Landeshauptstadt Kiel

Zur personellen Verstärkung der Projektabwicklung wurde der Landeshauptstadt Kiel, als Dienstleisterin für die Region, die Projektleitung übertragen. Die Projektleitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Projektträgerin, den Projektpartnerinnen und -partnern und dem Gutachter.

### **Lenkungsausschuss**

Als Steuerungsgremium wurde ein Lenkungsausschuss eingerichtet. Dieser hatte über die inhaltlichen und räumlichen Schwerpunktsetzungen des Projektes zu entscheiden. Der Lenkungsausschuss kam nach Abschluss jeder Phase zusammen. Die Geschäftsführung des Lenkungsausschusses übernahm die Projektleitung in enger Abstimmung mit der Projektgruppe. Der Lenkungsausschuss hat in seiner konstituierenden Sitzung Frau Landrätin Ladwig zur Vorsitzenden gewählt. Mitglieder des Lenkungsausschusses sind:

Lenkungsausschuss als  
Steuerungsgremium

- Landrätin des Kreises Plön
- Landrat des Kreises Rendsburg-Eckernförde
- Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Kiel
- Wirtschaftsdezernent der Landeshauptstadt Kiel
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel
- Deutscher Gewerkschaftsbund Region KERN
- Unternehmensverbände Kiel und Mittelholstein
- Kreishandwerkerschaften Ostholstein/Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel
- Förde Sparkasse.

Als beratende Gäste nahmen in der Regel die Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaften, die Projektträgerin, das Innenministerium bzw. die Staatskanzlei – Abteilung Landesplanung – sowie der Gutachter an den Sitzungen des Lenkungsausschusses teil.

### **Projektgruppe**

Der Projektgruppe oblag vor allem die Projektsteuerung auf der Arbeitsebene für die fachliche Begleitung des gesamten REK-Prozesses. Mitglieder der Projektgruppe waren neben den Projektpartnerinnen und -partnern die Projektträgerin sowie das Innenministerium, Abteilung Landesplanung bzw. die Staatskanzlei; als Gäste die GEP Rendsburg und die Förde Sparkasse.

Projektgruppe: fachliche Begleitung, inhaltliche Unterstützung, Prozessbegleitung und Controlling

### **Facharbeitsgruppen**

Die Projektgruppe setzte zur Konkretisierung von Leitbild und Entwicklungszielen sowie zur Erarbeitung eines Projektpools sechs themenspezifische Facharbeitsgruppen Flächenentwicklung, Fachkräfteentwicklung, Wirtschaft-Wissenschaft, Tourismus, Verkehr und Regionale Kooperation ein. Diese wurden durch Vertreterinnen und Vertreter der Projektpartnerinnen und -partner oder weitere regionale Akteure geleitet. Auf dieser Ebene wurden auch weitere Experten aus den Bereichen Wirtschaft, Soziales, Tourismus und Umwelt in den REK-Prozess eingebunden.

Themenspezifische Erarbeitung von Leitthemen, Entwicklungszielen und eines Projektpools

### **Einbindung weiterer regionaler Akteure**

Zur Abstimmung und Verankerung der Entwicklungsziele der Region und der daraus resultierenden Maßnahmen wurden die kommunalen bzw. regionalen Akteure sowie die Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen politischen Gremien der Gebietskörperschaften im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen in den REK-Prozess eingebunden. Neben zwei politischen Regionalforen „Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region“ im März 2012 und August 2013 fand im August 2012 eine Kommunale Runde statt. Hinzu kamen weitere Informationsveranstaltungen der Projektpartnerinnen und -partner.

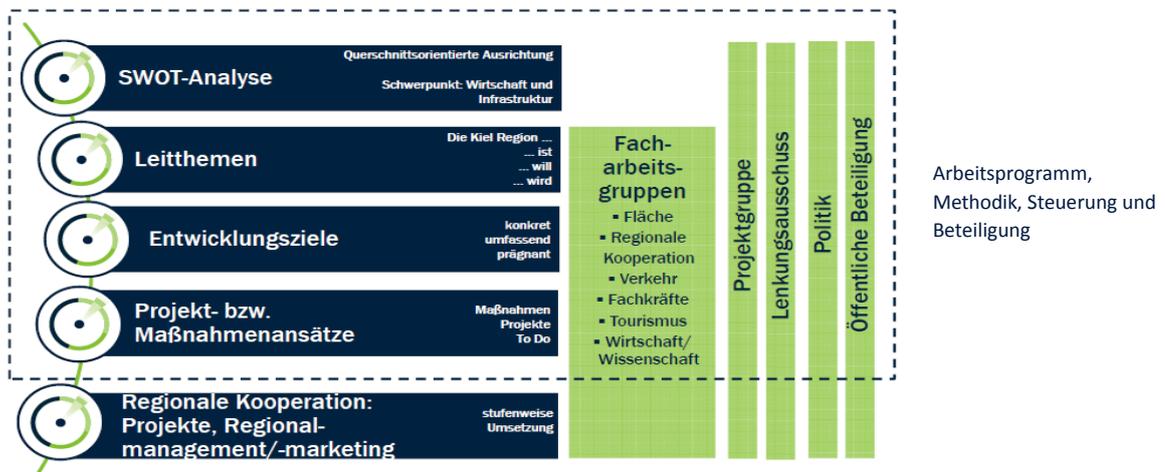
Öffentliche Veranstaltungen

### **Politische Einbindung**

Der vorliegende Gesamtbericht des REK wird den politischen Gremien der Kreise sowie der Landeshauptstadt zur Kenntnis gegeben, die Leitprojekte werden beschlossen. Insbesondere sollen auch bereits erste konkrete Beschlussvorlagen zu Leitprojekten in die kommunalen Gremien eingebracht werden, um in den Haushaltsdiskussionen berücksichtigt zu werden.

Gesamtbericht und Kurzfassung zur Kenntnis

Das Vorgehen und die Beteiligungsstrukturen sind in der Übersicht dargestellt.



## 2 SWOT-Analyse

Der Untersuchungsraum umfasst die Kiel Region mit den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel und befindet sich im Zentrum Schleswig-Holsteins an der Ostseeküste. Die Region wird im Nordosten im Wesentlichen durch die Ostsee, im Norden durch den Kreis Schleswig-Flensburg und im Westen durch den Kreis Dithmarschen begrenzt. Im Süden schließen sich die Kreise Steinburg und Segeberg sowie die Stadt Neumünster und im Südosten der Kreis Ostholstein an. Die Landeshauptstadt Kiel liegt etwa 100 km nördlich von Hamburg.

Kreise Plön, Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel

In der Kiel Region leben auf einer Fläche von knapp 3.390 km<sup>2</sup> über 643.300 Menschen<sup>4</sup> und damit knapp 23 % der Bevölkerung Schleswig-Holsteins. Der größte Teil der Bevölkerung innerhalb der Kiel Region entfällt dabei auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde (42 %), gefolgt von der Landeshauptstadt Kiel (37 %) und dem flächenmäßig kleineren Kreis Plön (21 %). Die Bevölkerungsdichte ist mit etwa 123 EW/km<sup>2</sup> in den beiden Kreisen nahezu gleich hoch, in Kiel leben hingegen mehr als 2.000 EW/km<sup>2</sup>.

3.390 km<sup>2</sup>;

643.300 Einwohner und Einwohnerinnen (EW)

Der Untersuchungsraum wurde im Rahmen der SWOT-Analyse bzgl. der Aspekte

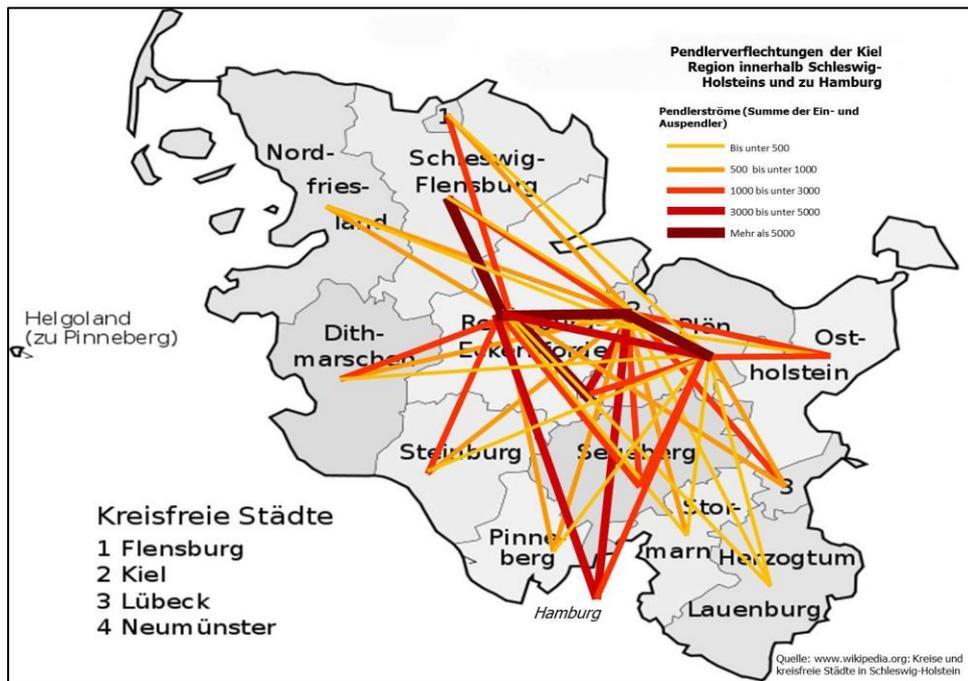
- Lage und Struktur
- Verkehrsinfrastruktur
- Demographie und Arbeitsmarkt
- Wirtschaft und Wissenschaft
- Regionalen Kooperation – die Kiel Region im Wettbewerb

Kiel Region: Kernstadt, verdichteter und ländlicher Kreis

detailliert untersucht.

Hervorzuheben sind insbesondere die bereits stark ausgeprägten Verflechtungen in der Kiel Region, die in der nachstehenden Grafik am Beispiel der Pendlerverflechtungen dargestellt sind. Gleichzeitig werden die starken und wachsenden Bezüge zur dynamischen Metropole Hamburg deutlich.

<sup>4</sup> Kiel: 239.788; Rendsburg-Eckernförde: 269.672; Plön: 133.876 (Stand 30.06.2011 Quelle: Statistikamt Nord)



Bestehende ausgeprägte Verflechtungen in der Kiel Region und zu Hamburg

**Übersichtsmatrix SWOT-Analyse**

Die nachstehende Übersicht zeigt zusammengefasst die zentralen Ableitungen aus der Analyse. Deutlich werden die erheblichen Lagevorteile und -potenziale, die Vielfalt an Standortqualitäten gerade auch in Bezug auf das weiter an Bedeutung gewinnende Ansiedlungs- und Zuzugskriterium „Lebensqualität“ und die guten Kooperationsvorsetzungen. Deutlich werden aber auch die demographischen Herausforderungen, der wachsende Zuzugsbedarf und die Notwendigkeit einer offensiveren gemeinsamen Positionierung im zunehmenden Regionenwettbewerb.

	Lage und Struktur	Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit	Demographie und Arbeitsmarkt	Wirtschaft und Wissenschaft	Kooperation, Image und Marketing
<b>S T Ä R K E N</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nähe und Verflechtungen zur Metropole <b>Hamburg</b></li> <li>➤ Attraktiver <b>Landschafts-/Naturraum</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gute <b>Verkehrsanbindung</b> an übergeordnete Verkehrsachsen</li> <li>➤ ausbaufähiges <b>Nahverkehrsnetz</b></li> <li>➤ Standortstärken <b>Seehafen Kiel und Nord-Ostsee-Kanal</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bestehende signifikante <b>Pendlerverflechtungen</b></li> <li>➤ stabile <b>Wanderungsgewinne</b></li> <li>➤ wachsende <b>Beschäftigungsquote</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ breite, stabile <b>Wirtschaftsstruktur</b></li> <li>➤ <b>Zukunftsbranchen</b> <b>Energien, Maritime Wirtschaft, Gesundheitswirtschaft, Tourismus</b></li> <li>➤ <b>Wissenschafts-/Forschungsschwergewicht</b> Kiel</li> <li>➤ Breites ausdifferenziertes <b>Gewerbeflächenangebot</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Vielfältige strukturelle und projektbezogene Kooperationsaktivitäten</b></li> <li>➤ <b>Kooperationserfahrungen (K.E.R.N.)</b></li> <li>➤ vorhandene „<b>Kooperationstreiber</b>“</li> </ul>
<b>S C H W Ä C H E N</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Zwischenraumlage</b> A 1 A 7 Achsen D - DK</li> <li>➤ Teilregionen in <b>Randlagen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ unzureichende <b>Ost-West-Achse</b></li> <li>➤ fehlende tragfähige <b>Anbindung an A 1 – Feste Fernmarnbeltquerung</b></li> <li>➤ verbesserungsbedürftige <b>Bahnanbindung HH</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>deutliche Überalterung</b> in den Kreisen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ wenig <b>verarbeitendes Gewerbe</b></li> <li>➤ Hochschulen nur <b>unterdurchschnittlich im Hochschulranking</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Diverse verschiedene Kooperationsansätze, fehlende Transparenz</b></li> <li>➤ nur Ansätze <b>gemeinsamer Vermarktung</b></li> </ul>

	Lage und Struktur	Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit	Demographie und Arbeitsmarkt	Wirtschaft und Wissenschaft	Kooperation, Image und Marketing
<b>C H A N C E N</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ stärkere <b>Raum/ Ergänzung-/Ausgleichsfunktion</b> zur <b>Metropole Hamburg</b></li> <li>➤ <b>Bedeutungs-/Prosperitätszuwachs</b> durch dynamische <b>Zunahme D-DK-Verflechtungen; Zwischenraumeffekt</b></li> <li>➤ stärkere Positionierung als <b>transnationale SprungRegion</b> Hamburg – Kiel – Dänemark</li> <li>➤ Unterschiedliche Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur als Chance zur funktionalen Aufgabenteilung/Arbeitsteilung - <b>geborene Kooperationspartnerinnen und -partner</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>verbesserte Erreichbarkeiten</b> durch A 7 und A 21</li> <li>➤ Verbesserung des <b>Nahverkehrsnetzes und der regionsinternen Mobilität</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Zuzugsregion</b>; weitere und stärkere Wanderungsgewinne</li> <li>➤ <b>„junge Stadt Kiel“</b></li> <li>➤ <b>Hohe regionale Verwurzelung</b> – Junge/Qualifizierte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Zukunftsbranchenentwicklung</b></li> <li>➤ Regionale Abdeckung der <b>Clusterstrukturen Schleswig-Holstein</b></li> <li>➤ Wachstums-/Synergiepotenzial <b>Kreuzfahrt – regionaler Tourismus</b></li> <li>➤ <b>Crossborder- (grenzübergreifender) Einkaufsschwerpunkt</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nutzung der <b>erheblichen Ergänzungspotenziale der Region</b></li> <li>➤ Ausbau der <b>gemeinsamen Vermarktung</b></li> <li>➤ <b>Stärkung der Wahrnehmbarkeit im Regionenwettbewerb</b></li> <li>➤ Stärkere Etablierung als <b>Schlüsselregion der D-DK-Raumentwicklung/ Zusammenarbeit</b></li> <li>➤ Gemeinsame Entwicklung <b>strategischer Entwicklungsstandorte</b></li> <li>➤ Strukturelle Ausnutzung <b>ressortübergreifende Kooperationspotenziale</b></li> <li>➤ <b>Image-/Zukunftsfaktor Kiel</b></li> </ul>
<b>R I S I K E N</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Isolation</b> von den verkehrsachsenorientierten Entwicklungen D-DK</li> <li>➤ wachsende innerregionale <b>Entwicklungsdisparitäten</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Risiken bzw. <b>fehlende Ressourcen Ausbauprojekte</b></li> <li>➤ <b>Verlagerung von See- verkehren</b> auf die feste FBQ</li> <li>➤ <b>Verlagerung von Unternehmen</b> an die A 1 (FBQ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Bevölkerungsrückgang und deutliche Überalterung</b> in den Kreisen</li> <li>➤ abnehmendes <b>Ausbildungs- und Arbeitskräftepotenzial</b></li> <li>➤ zunehmender <b>Fachkräftemangel</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ nur geringe Spillover-Effekte aus Hamburg bzw. <b>geringer Ansiedlungsdruck</b> von außerhalb der Region</li> <li>➤ zunehmende <b>Entwicklungsdisparitäten</b> in der Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Vorbehalte</b> gegenüber der <b>Kooperation</b></li> <li>➤ Unmittelbare <b>Kooperationsnotwendigkeit wird nicht gesehen</b></li> <li>➤ <b>„Kooperations Mehrwert“</b> nicht erkennbar</li> <li>➤ wachsende <b>innerregionale Konkurrenzen</b></li> <li>➤ Orientierung auf die <b>Metropolregion Hamburg ohne eigenes Profil/„Angebot“</b></li> </ul>

### 3 Leitbild und Entwicklungsziele

Um im zunehmenden Wettbewerb der Regionen zu bestehen und sich entsprechend zu positionieren, ist es für die Kiel Region wichtig, ihre Stärken zu kennen und diese in einem regionalen Profil zu bündeln. Es gilt, auf Basis der vorliegenden SWOT-Analyse, sich gemeinsam realistische, aber durchaus ambitionierte Ziele zu setzen und den Einsatz der Ressourcen und Kräfte aller Beteiligten an gemeinsamen Zielen zu orientieren.

Regionales Profil

Das Leitbild, untersetzt durch Leitthemen und Entwicklungsziele, formuliert eine abgestimmte Vorstellung der gewünschten Entwicklung für die kommenden 10 bis 15 Jahre für die Kiel Region. Es hat Orientierungsfunktion, dient zur Legitimation des regionalen Handelns und bildet auch eine Grundlage für einzelne Inhalte des Regionalplans sowie für ein gemeinsames Regionalmarketing nach innen und außen.

10 – 15 Jahre  
Orientierung

Diese Vision der Kiel Region bildet die Basis für Entscheidungen möglichst vieler Akteure und den Rahmen für die strategische Entwicklung der Kiel Region. Das Leitbild ist vor dem Hintergrund der sich wandelnden Rahmenbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten vor allem als Richtschnur für die Zusammenarbeit in der Kiel Region zu verstehen. Obwohl Leitbild und Entwicklungsziele regional ausgerichtet sind, gehen teils räumliche Qualitäten und Besonderheiten nicht verloren, sondern werden aufgegriffen und zu einem „Gemeinsamen“ gebündelt.

Gemeinsame Vision  
konkrete Ziele

Ein Leitbild ist umso wirkungsvoller, je stärker es durch Projekte und Maßnahmen flankiert wird, die seine Umsetzung direkt oder indirekt unterstützen. Daher hat das REK auch konkrete Handlungs- und Projektansätze sowie „Leitprojekte“ herausarbeiten und entsprechende Vorhaben initiieren. Die Inhalte des regionalen Leitbildes sind mittel- bis langfristig ausgerichtet. Dabei darf man Leitbild und Entwicklungsziele nicht als ein „statisches Schriftstück“ verstehen, sondern sollte einzelne Inhalte regelmäßig überdenken und weiterentwickeln.

Erlebbarkeit des  
Leitbildes durch konkrete  
Leitprojekte

Entwicklungsziele konkretisieren die ausgewählten Leitthemen des Leitbildes, indem sie eine Definition sachlicher, räumlicher und ggf. zeitlicher Qualitäten, Potenziale oder Funktionen beschreiben. So lässt sich jedes Leitthema nach dem Motto „Die Kiel Region ist, will und wird...“ darstellen und vermitteln.



## Präambel und Leitthemen

Kern des Leitbilds sind übergeordnete Leitthemen, die insgesamt den Kurs der Kiel Region bestimmen. Die Reihenfolge stellt kein Ranking bzw. keine Priorität einzelner Leitthemen dar. Auf Basis der SWOT-Analyse hat sich die Region für ein breit aufgestelltes, aber damit auch an der wachsenden Bedeutung der Lebensqualität als Standortfaktor ausgerichtetes Leitbild und entsprechende Ziele verständigt.

- A. Attraktiver Lebens- und Wohnraum
- B. Zukunftsfähiger, mittelstandsgeprägter Wirtschaftsstandort
- C. Starker Wissenschaftsstandort im Norden
- D. Bedeutsamer Tourismuswirtschaftsstandort
- E. Fachkräftepotenziale und zukunftsorientierter Arbeitsraum
- F. Moderne Mobilität
- G. Identität, Positionierung, Regionale Kooperation und Regionalmarketing

### **Präambel Lage – Vielfalt – Lebensqualität**

#### **Die Kiel Region**

... **ist** im Ostseeraum, mit dem Nord-Ostsee-Kanal und zwischen den dynamischen Metropolen Hamburg und Kopenhagen sowie den beiden transnationalen Verkehrsachsen Deutschland-Dänemark positioniert. Durch die Lage an den auch international bedeutsamen Korridoren A 1 und A 7 ergeben sich aufgrund der zunehmenden europäischen Nord-Süd-Verflechtungen und der Nähe zur prosperierenden Metropole Hamburg Chancen zur Stärkung der Kiel Region. Die Kiel Region weist eine einzigartige Vielfalt an unterschiedlichen Naturräumen und Kulturlandschaften, städtischen und ländlichen Lebensräumen, Wirtschafts- und Innovationsstrukturen, Tourismusangeboten, Wissens- und Bildungsqualitäten sowie Infrastrukturen auf.

... **will** diese Lage sowie die zunehmenden Verflechtungen und Erreichbarkeitsverbesserungen für eine stärkere Positionierung als nordeuropäische sowie Landeshauptstadtregion und eine stärkere Ausgleichs- und Ergänzungsfunktion zu Hamburg nutzen und offensiv „Raum für Entwicklungen“ bieten. Die Kiel Region stellt die Lebensqualität sowie eine ausgewogene und nachhaltige regionale Entwicklung in den Vordergrund. Auf der Basis vielfältiger Kooperationserfahrungen und -potenziale im Ostseeraum und in der Region soll die regionale Identität gestärkt und die Attraktivität gegenüber anderen Regionen erhöht werden.

... **wird** eine deutlich stärkere Positionierung als international verflochtene Wirtschafts-, Lebens- und Erlebnisregion sowie Hauptstadtregion des Landes Schleswig-Holstein aufweisen. Die Kiel Region wird sich den Zukunftsthemen des demographischen und wirtschaftlichen Wandels erfolgreich stellen und in wichtigen regionalen Entwicklungsthemen nachhaltig ausgerichtete Kooperationsstrukturen etablieren.

### **Leitthema Attraktiver Lebens- und Wohnraum**

#### **Die Kiel Region**

... **weist** ein sehr breites Spektrum an städtischen, ländlichen und naturräumlichen Wohn-/Lebensqualitäten und -angeboten sowie ein umfassendes Infrastrukturangebot auf. Vorhandene Siedlungskanten untergliedern die Region dabei klar in urbane und ländliche Räume.

... **will** diese gewachsenen Qualitäten und Infrastrukturangebote weiterentwickeln, die regionale Bevölkerung halten und sich als Zuzugsregion etablieren. Sie will damit Raum für die sich wandelnden und ausdifferenzierenden Lebens- und Wohnansprüche bieten.

... **wird** als Heimat- und Zuzugsregion an Bedeutung gewinnen.

#### **Entwicklungsziele**

- A 1. Aktive Weiterentwicklung als attraktiver Wohn- und Lebensstandort für Bewohnerinnen und Bewohner der Kiel Region und potenzielle Zuwanderer**
- A 2. Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Wohnangebote für vielfältige Zielgruppen auf Basis einer gemeinsamen Wohnungsmarktentwicklung**
- A 3. Sukzessive, vorausschauende Anpassung der Versorgungsinfrastrukturen entsprechend der demografischen Entwicklung; Sicherung von Mindestversorgungsstandards**
- A 4. Langfristige Sicherung der attraktiven Naturlandschaft der Kiel Region als Basis für eine hohe Lebensqualität**

### **Leitthema Zukunftsfähiger, mittelstandsgeprägter Wirtschaftsstandort**

#### **Die Kiel Region**

... **ist** zwischen den dynamischen Metropolen Hamburg und Kopenhagen und den beiden transnationalen Verkehrsachsen Deutschland-Dänemark positioniert und weist eine breite, stabile, überwiegend mittelständische Wirtschaftsstruktur auf. In wichtigen Zukunftsbranchen (z. B. Gesundheitswirtschaft, maritime Wirtschaft, Erneuerbare Energien, IT und Medien) und den touristischen Dienstleistungen ist die Region bestens aufgestellt und verfügt über ein differenziertes und ausbaufähiges Flächenangebot mit guter infrastruktureller Anbindung.

... **will** eine zukunftsfähige Wirtschaftsstruktur erhalten, Zukunftsbranchen weiterentwickeln und regional abgestimmte Entwicklungsstandorte anbieten („Raum für Entwicklungen“) sowie Infrastrukturvorteile stärker gemeinsam nutzen.

... **wird** einen überregional beachtlichen Bedeutungszuwachs als international verflochtene Wirtschaftsregion aufweisen.

#### **Entwicklungsziele**

- B 1. Etablierung als leistungsstarker, wissenschaftsorientierter, innovativer und gründerfreundlicher Wirtschaftsstandort**

- B 2. Die Kiel Region kombiniert die harten und weichen Standortfaktoren als Gesamtstrategie in der Wirtschaftsförderung und im Standortmarketing
- B 3. Nutzung der Wachstumspotenziale der Wissensgesellschaft für eine aktivierende Standortpolitik („Lernende Region“)
- B 4. Optimierung der Schnittstellen zwischen Wissenschaft, Wirtschaft, Bildung und Verwaltung
- B 5. Aktive Angebotsstrategie - Regionale Entwicklung bedarfsgerechter und strategischer Gewerbeflächenangebote; Vermeidung von Flächenkonkurrenzen
- B 6. Weiterer Ausbau als verkehrsachsenorientierter Logistikstandort

### ***Leitthema Starker Wissenschaftsstandort im Norden***

#### ***Die Kiel Region***

... **weist** eine attraktive Hochschul- und Forschungslandschaft mit einem breiten Spektrum an Fakultäten und wichtigen Forschungseinrichtungen auf. Eine weitere Stärke liegt in den umfangreichen Aktivitäten und Potenzialen des Wissens- und Technologietransfers sowie den Angeboten der Technologie- und Gründerzentren.

... **will** die wissenschaftliche Ausstrahlung erhöhen, die Innovations- und Fachkräftepotenziale für die gesamte Region besser nutzbar machen und stellt sich den demographischen Veränderungen sowie dem wachsenden wissenschaftlichen Nachwuchsbedarf.

... **wird** als exzellenter Wissenschaftsstandort für moderne Wissensvermittlung, Interdisziplinarität und hervorragendem Wissenstransfer mit unternehmerischem Bezug gestärkt.

#### ***Entwicklungsziele***

- C 1. Schaffung eines innovations-, investitions- und gründungsfreudigen Klimas
- C 2. Förderung und Intensivierung der Zusammenarbeit aller Beteiligten aus Wissenschaft und Wirtschaft
- C 3. Aufbau und Etablierung einer Talentförderung mit langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten
- C 4. Öffnung der Partnerinnen und Partner für die überregionale Zusammenarbeit auf Basis der regionalen Identität
- C 5. Gewährleistung eines umsichtigen und fairen Umgangs mit geistigem Eigentum

### ***Leitthema Bedeutsamer Tourismuswirtschaftsstandort***

#### ***Die Kiel Region***

... **ist** durch eine Vielfalt von touristischen Angeboten und Initiativen für die Naherholung, den Natur-, Kultur- und Städte- sowie den Sommerferientourismus geprägt und verfügt über tragfähige und etablierte Strukturen der Tourismusorganisationen.

... **will** die sich aus der verbesserten Erreichbarkeit und einer sich wandelnden Nachfrage ergebenden zusätzlichen Nachfragepotenziale durch qualitative Verbesserungen und eine stärkere Vernetzung der maritimen, städtischen und ländlichen Urlaubsangebote nutzen.

... **wird** mit seinen vielfältigen, authentischen Tourismusangeboten besser wahrgenommen und den Wirtschaftsfaktor Tourismus damit gestärkt haben.

### **Entwicklungsziele**

- D 1. Langfristige Sicherung der attraktiven Natur- und Kulturlandschaft als Basis für die touristische Entwicklung
- D 2. Stärkere Etablierung als Naherholungsregion für Hamburg unter Inwertsetzung/ Nutzung der Kultur- und Naturpotenziale
- D 3. Identifikation von Wachstumssegmenten unter Nutzung der verbesserten Erreichbarkeiten
- D 4. Gemeinsame Sichtbarmachung und stärkere Verknüpfung der touristischen Angebote auf Ebene der Kiel Region unter Wahrung der Eigenheiten und Organisationsstrukturen der einzelnen Lokalen Tourismusorganisationen
- D 5. Schaffung und Etablierung von „Highlights“ bzw. von überregional interessanten Attraktionen
- D 6. Stärkung und Transparenzerhöhung der touristischen Strukturen

### **Leitthema Fachkräftepotenziale und zukunftsorientierter Arbeitsraum**

#### **Die Kiel Region**

... **besitzt** aufgrund stabiler Wanderungsgewinne und intensiven Pendlerverflechtungen ein ausreichendes Potenzial an qualifizierten und qualifizierbaren Arbeitskräften und verfügt über eine breite Palette von leistungsfähigen Unternehmen sowie einen attraktiven Mix an Standortfaktoren, um diese Arbeitskräfte dauerhaft an sich zu binden.

... **will** trotz der Folgen des demografischen Wandels mit dem erschließbaren Arbeitskräftepotenzial die quantitative und qualifikationsadäquate Versorgung der regionalen Wirtschaft sicherstellen und durch gezielte Aus- und Weiterbildungsaktivitäten ihre Anziehungskraft insbesondere für wissensintensive Branchen erhöhen.

... **wird** die gezielte Gewinnung, Aktivierung, Aus- und Weiterbildung von Arbeitskräften sichern, die Entwicklung einer zukunftsfähigen regionalen Wirtschaftsstruktur unterstützen und die Attraktivität des Standorts beim Übergang in eine wissensorientierte Dienstleistungsgesellschaft unter Wahrung der gewerblich-technischen Basis erhöhen.

### **Entwicklungsziele**

- E 1. Schaffung dauerhafter Transparenz über das Angebot an hochqualifizierten Arbeitsplätzen
- E 2. Nutzung des Fach- und Führungskräftepotenzials der regionalen Hochschulen, um Arbeitskräfte für die qualifizierten und hochqualifizierten Arbeitsplätze in der Region zu rekrutieren
- E 3. Bindung des regionalen Arbeitskräftepotenzials durch adressatengerechte attraktive Arbeitsbedingungen
- E 4. Erhöhung der Attraktivität für inländische und ausländische Arbeitskräfte durch einen Mix an bedarfsgerechten materiellen und immateriellen Anreizstrukturen

- E 5. Sicherung des gewerblich-technischen Nachwuchses auf allen Qualifikationsebenen
- E 6. Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Arbeitsplätzen für alle - auch geringqualifizierte Arbeitskräfte und bildungsferne Schichten
- E 7. Transparente und wirkungsvolle Gestaltung des Übergangs Schule/Beruf; Abnahme der Zahl der Ausbildungsabbrecher

### ***Leitthema Moderne Mobilität***

#### ***Die Kiel Region***

... **ist** straßen- und wasserseitig überregional angebunden, liegt an und zwischen großen überregionalen Verkehrsachsen, wird von Erreichbarkeitsverbesserungen im Straßennetz profitieren und verfügt über ein insgesamt leistungsfähiges Nahverkehrsnetz.

... **will** die verkehrliche Leistungsfähigkeit und eine gute inter- und innerregionale Erreichbarkeit und Mobilität bedarfsgerecht unter Berücksichtigung weiterer Entwicklungsziele nachhaltig sicherstellen.

... **wird** die verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen verbessern, die Effizienz der Verkehrsabwicklung erhöhen und Verkehrsverwaltung, -planung und -betrieb in der Region einheitlich und benutzerfreundlich gestalten.

#### ***Entwicklungsziele***

- F 1. Sicherung einer adäquaten intra-, inter- und überregionalen Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Wirtschafts- und Tourismusverkehre
- F 2. Stärkung der Hafenanbindung und der Wasserstraßen
- F 3. Stärkung der wasser- und landseitigen Anbindung ins Baltikum und an Skandinavien
- F 4. Verbesserung des innerregionalen Mobilitätsangebotes unter demographischen und Nachhaltigkeitsaspekten zur Sicherstellung einer zuverlässigen, sicheren und kostengünstigen Mobilität und zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren und Randbereichen
- F 5. Effizienzerhöhung aller Verkehrsträger: Förderung von Transmodalität, Sicherung und Erhalt angemessener baulicher Standards und Anpassung an sich ändernde verkehrliche Bedarfe
- F 6. Effizienzerhöhung der Verkehrsverwaltung durch Schaffung einer gemeinsamen Verkehrsplanung und eines gemeinsamen Verkehrsmanagements
- F 7. Verbesserung des Zugangs zu Fördermitteln für Bau und Erhalt, gemessen an verkehrlichem Bedarf und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit

### ***Leitthema Identität, Positionierung, Regionale Kooperation und Regionalmarketing***

#### ***Die Kiel Region***

... **weist** erhebliche Synergie- und Ergänzungspotenziale sowie vielfältige bestehende innerregionale und internationale Kooperationserfahrungen auf.

... **will** diese systematischer und konsequenter nutzen, die Aufgabenteilung und -erfüllung effektivieren, dabei jedoch die regionalen Identitäten bewahren und sich stärker als Gesamtregion verstehen und vermarkten.

... **wird** von den Bürgerinnen und Bürgern und Akteuren in der Region stärker als EINE Region wahrgenommen, die Kooperationsbeziehungen in wichtigen Handlungsfeldern ausbauen und infolge eines stärkeren Regionalmarketings im Regionenwettbewerb besser wahrgenommen.

### ***Entwicklungsziele***

- G 1. Profilierung der Kiel Region nach innen; Aktive Stärkung des regionalen Selbstverständnisses**
- G 2. Weiterentwicklung vorhandener und Erschließung neuer Kooperationsfelder; Stärkung verbindlicher Kooperationsformen auf ausgewählten Feldern**
- G 3. Profilierung der Kiel Region nach außen**
- G 4. Positionierung als Kompetenz- und Koordinierungsstandort in der grenzübergreifenden Zusammenarbeit**

## 4 Facharbeitsgruppen und Projekte

Gemessen werden die Ergebnisse des REK Kiel Region – wie in allen Regionen – vor allem an den im Prozess erarbeiteten Projekten, die in den Facharbeitsgruppen erarbeitet werden.

„Maßstab“ Projekte  
Facharbeitsgruppen mit  
der größten  
Umsetzungsnähe

### ***Facharbeitsgruppenübersicht***

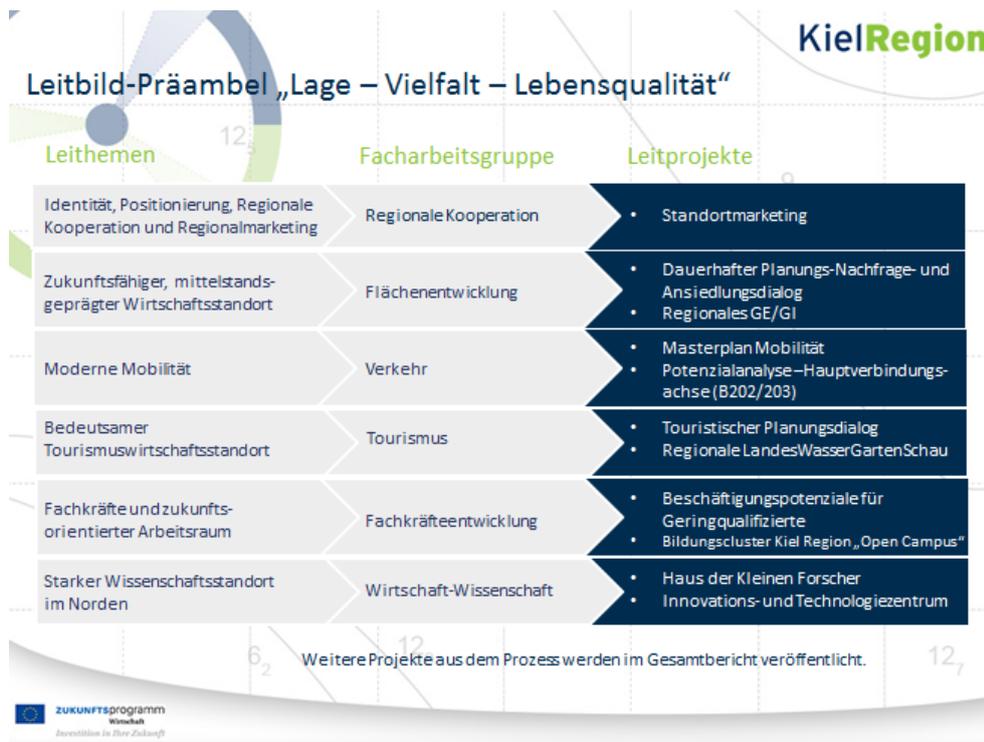
Zur themenspezifischen Bearbeitung und Vertiefung von Leitthemen und Entwicklungszielen sowie zur Erarbeitung eines Maßnahmen- bzw. Projektpools haben sich sechs Facharbeitsgruppen (FAG) gebildet:

- Regionale Flächenentwicklung - Leitung KiWi GmbH/Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Wirtschaft-Wissenschaft - Leitung IHK zu Kiel
- Tourismus - Tourist Info Großer Plöner See/Kreis Plön
- Fachkräfteentwicklung - Agentur für Arbeit Kiel
- Verkehr - Leitung IHK zu Kiel
- Regionale Kooperation - Kiel Region GmbH

Diese wurden durch Vertreterinnen und Vertreter der Projektpartnerinnen und -partner oder weitere regionale Akteure geleitet. Der Prozess der Arbeit in den Facharbeitsgruppen wurde durch die Projektleitung koordiniert. Die Facharbeitsgruppen nahmen ihre Arbeit im Juni 2012 auf und setzen diese bis zur Fertigstellung des REK Kiel Region fort. In der Regel werden die Facharbeitsgruppen auch nach Fertigstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes – insbesondere zur Umsetzung der Leitprojekte – weiterarbeiten.

Thematisch orientieren sich die Facharbeitsgruppen an den im REK-Prozess definierten Leitthemen und Handlungsschwerpunkten. Damit wird die Leitbildausrichtung und -struktur vollständig durch die Facharbeitsgruppen abgebildet. Die übergeordnete Leitbild-Präambel sowie das Leitthema „Attraktiver Lebens- und Wohnraum“ ist für alle Facharbeitsgruppen als Ausrichtung in konkreten Projekten zu berücksichtigen, ohne dass es einer gesonderten Facharbeitsgruppe bedarf.

**Leitthemen/Ziele – Facharbeitsgruppen - Leitprojekte**



Leitprojekte decken das Leitbildspektrum ab

**Gesamtprojektübersicht**

Zum Redaktionsstand Sommer 2013 bestehen rund 45 konkrete Projektansätze in den Facharbeitsgruppen. Diese haben naturgemäß einen unterschiedlichen Bearbeitungs-/ Konkretisierungsstand und -status. In der nachfolgenden Gesamtübersicht, wie den je Facharbeitsgruppe dargestellten Übersichten, sind die Leitprojekte fett hervorgehoben dargestellt.

FAG	Projekte
Regionale Flächenentwicklung	<b>„Identifizierung/Vorbereitung Regionales/strategisches GE/GI ( aktive Angebotsstrategie)“</b>
	Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete
	Flächenmonitoring Kiel Region – „Flächenradar“
	Ansiedlung von touristisch-gewerblicher Nutzung im Bereich Wankendorfer Seengebiet
	Planungsdialog - Arbeitsgruppe Regionalentwicklung [als Leitprojekt unter dem Namen <b>„Dauerhafter Planungs-, Nachfrage- und Ansiedlungsdialog“</b> ]
Empirische Studie über die Bedeutung für die Standortfaktoren der Kiel Region	
Wirtschaft-Wissenschaft	Förderung der Gründermentalität an Hochschulen (Entrepreneurship wie auch Intrapreneurship) (Erläuterung: Unternehmertum und das unternehmerische Verhalten von Mitarbeitern in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen)
	Systematisierung von Verwaltungsabläufen für Forschungsk Kooperationen in den Unternehmen

Projektpool aller Facharbeitsgruppen  
[fett markiert = Leitprojekt]

FAG	Projekte
	<p><b>Innovations- und Technologiezentrum auf dem Ostufer</b>  <b>„Haus der Kleinen Forscher“</b></p> <p>Bestandsaufnahme von Weiterbildungs- und Fachveranstaltungsreihe zum Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft (ggf. zielgruppenspezifisch für Unternehmen, Forschung, Hochschullehre, Schullehre) und – in Abhängigkeit von der Bestandsaufnahme – Maßnahmen zur besseren Kommunikation dieser Angebote</p> <p>Erarbeitung von Standards für die Qualität von Praktika</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• für hochschulisches Lehrpersonal in Unternehmen,</li> <li>• für Unternehmensmitarbeiterinnen und -mitarbeiter an Hochschulen/Forschungseinrichtungen,</li> <li>• für schulisches Lehrpersonal in Unternehmen und</li> <li>• für schulisches Lehrpersonal in Hochschulen/Forschungseinrichtungen</li> </ul> <p>Kartografierung der Wissensstandorte und Wissensflüsse</p>
Tourismus	<p><b>Touristischer Planungsdialog</b></p> <p>Vernetzung und Zusammenführung der Buchungssoftware</p> <p>Ausbau des überregionalen Radverkehrsnetzes</p> <p>Ausweitung des COKF (Convention Office Kieler Förde) auf die komplette Kiel Region</p> <p>Konzept für zielgruppen- und themenorientierte Angebote (z. B. Fahrtourismus)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbe- und PR-Kampagne aufbauend auf dem Angebotskonzept</li> </ul> <p>Potenzialanalyse eines Mehrwert- Kartensystems</p> <p>Raster für gemeinsame Projekte der Kiel Region</p> <p>Cultural Coaching</p> <p><b>Durchführung einer regionalen LandesWasserGartenSchau (LWGS)</b></p>
Fachkräfteentwicklung	<p><b>Bildungscluster Kiel Region („Open Campus“)</b></p> <p>Einrichtung eines hochschulübergreifenden Internetportals für Angebote rund um Arbeit und berufliche Orientierung (umfassende Nutzung des Portals <a href="http://www.stujo.net">www.stujo.net</a>) [als Unterpunkt im Leitprojekt <b>Bildungscluster Kiel Region – „Open Campus“</b>]</p> <p>„Kieler Talentbörse für Hochqualifizierte“ – Aufbau einer Kieler Talentbörse für Hochqualifizierte durch Bündelung ausgewählter Kooperationsformate zwischen Wirtschaft und Hochschulen</p> <p>Integration des Akademiker- Pools „50 plus“</p> <p>Studienabbrecher/innen auffangen bzw. halten</p> <p>Ausgestaltung und Transparenz der immateriellen Vorzüge der Unternehmen in der Region und der Region selbst</p> <p>Überwindung des regionalen Mismatch (Erläuterung: Diskrepanz)</p> <p>Fachkräfteinitiative</p> <p>Schulen im Fokus der Übergangsgestaltung</p> <p>Unterstützung der KMU bei Überlegungen zu einer passenden Personalstrategie</p> <p>Zuwanderungsstrategie</p> <p><b>Erschließen von Beschäftigungspotenzialen für Geringqualifizierte</b></p> <p>Gewinnung „Regionsfremder“</p>
Verkehr	<p>Lobbyarbeit zur Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung und Erreichbarkeit der Kiel Region</p>

FAG	Projekte
	Kooperation bei der Umsetzung hoheitlicher Aufgaben im Verkehrsbereich <hr/> <b>Masterplan Mobilität: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der innerregionalen Verkehre</b> <hr/> <b>Regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse</b> <hr/> Projekte überregionaler Bedeutung unter Verantwortung der Projektpartnerinnen und -partner
Regionale Kooperation	<b>Standortmarketing</b> <hr/> Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit <hr/> Gemeinsames Fördermanagement Kiel Region <hr/> Kiel Region = InnovativRegion <hr/> Kiel Region = „Gesunde Region“

### **Leitprojekte**

Nachstehend sind die derzeit zur Umsetzung vorgesehenen Leitprojekte komprimiert bzgl. Zielen/Inhalten/Teilprojekten, dem „Mehrwert“, den Kosten und dem vorgesehenen Start dargestellt.

**KielRegion**

## Identifizierung/Vorbereitung Regionales/ strategisches GE/GI (aktive Angebotsstrategie)

Federführung: Projektgruppe „Dauerhafter Planungs-, Nachfrage und Ansiedlungsdialog“

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemeinsame und regional abgestimmte gewerbliche Flächenentwicklung</li> <li>• Entwicklung von Flächenangeboten nach Branchen und Clustern</li> <li>• Definition von Suchräumen anhand von Verkehrsachsen und Berücksichtigung regionaler/lokaler Planungen</li> <li>• Beachtung landesplanerischer Rahmenbedingungen</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional abgestimmte Entwicklung von Gewerbeflächen</li> <li>• Ergänzung der lokalen Flächenstrategie durch regional bedeutsame Flächenentwicklung, Nachfrage- und Ansiedlungsmaßnahmen</li> <li>• Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von örtlichen Gegebenheiten</li> <li>• noch nicht bezifferbar</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2014 - 1. Etappe: Flächenauswahl</li> </ul>



**KielRegion**

## Dauerhafter Planungs-, Nachfrage- und Ansiedlungsdialog

Federführung: KiWi GmbH/ WFG RD-ECK/ Kreis Rendsburg-Eckernförde

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer ergänzenden Planungs- und Dialogstruktur in der Kiel Region (Wirtschaftsförderung + Planung)</li> <li>• Etablierung eines regional abgestimmten Gewerbeflächenentwicklungsprozesses für eine aktive Angebotsstrategie</li> <li>• Entwicklung einer gemeinsamen Nachfrage- und Ansiedlungsstrategie</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Entwicklungsstrategie zur Flächenidentifizierung</li> <li>• Unterstützung der Kommunen bei der Entwicklung von regional bedeutsamen Flächen</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal: keine dauerhaften Kosten vorgesehen</li> <li>• Extern: zunächst keine vorgesehen</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• konstituierende Sitzung des Planungsdialoges/ Erarbeitung einer Geschäftsordnung</li> <li>• Anfang 2014</li> </ul>



## KielRegion

### Innovations- und Technologiezentrum auf dem Ostufer

Federführung: IHK zu Kiel, LHK, KiWi, KITZ

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau eines Innovations- und Technologiezentrums</li> <li>• konzeptionelle Einbindung in bestehende Technologiezentren der Region</li> <li>• Kooperation mit Hochschulen/Forschungseinrichtungen</li> <li>• Nutzung der Hochschulnähe zur Ansiedlung von Ausgründungen und bereits bestehenden forschungsintensiven Unternehmen</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung/Intensivierung der Zusammenarbeit der Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft</li> <li>• Förderung der Gründermentalität</li> <li>• Stärkung des Technologiestandortes</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal: noch nicht bezifferbar</li> <li>• Extern: noch nicht bezifferbar</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Überlegungen und Gespräche</li> <li>• Standortsuche/Erarbeitung eines Konzepts</li> </ul>



## KielRegion

### Haus der Kleinen Forscher

Federführung: IHK zu Kiel

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seminare und Schulungen für pädagogische Fachkräfte</li> <li>• Einbringen von MINT-Zusammenhängen in KiTas und KiGas</li> <li>• Informationsrunden für Träger der KiTas/KiGas</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühzeitige Vermittlung von MINT-Themen</li> <li>• Sensibilisierung der pädagogischen Fachkräfte für MINT-Themen</li> <li>• Begegnung des Fachkräftemangels im naturwissenschaftlich-technischen Bereich</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal: abhängig von der Anzahl der Seminarteilnehmer, teilweise über Kleine Küstenforscher, IHK zu Kiel</li> <li>• Extern: finanzielle/materielle Unterstützung durch Unternehmen/Institutionen geplant</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiel/ Rendsburg-Eckernförde: Auftaktveranstaltung am 17.09.2013 und erste Seminare ab September 2013</li> <li>• Plön: erste Seminare bereits durchgeführt</li> </ul>



## KielRegion

### Regionale LandesWasserGartenSchau (LWGS)

Federführung: Zurzeit LH Kiel

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewerbung der Kiel Region mit einer regionalen Landesgartenschau mit maritimen Fokus</li> <li>• <u>Mögliche Teilprojekte u. a.:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekonstruktion der Festung Friedrichsort</li> <li>• Verlagerung und Neubau der Schleusenausstellung</li> <li>• Weitere zu definierende in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön</li> </ul> </li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identität stiftend, Zusammenwachsen der Kiel Region</li> <li>• Hohe regionalwirtschaftliche Effekte</li> <li>• nachhaltige Entwicklung harter und weicher Standortfaktoren</li> <li>• städtebauliche, infrastrukturelle und landschaftliche Entwicklungseffekte</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkrete Kosten derzeit nicht darlegbar, abhängig von Umfang der Landesgartenschau und der Anzahl und der Ausgestaltung der Teilprojekte</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der Bewerbung bis zur Durchführung muss mit einem Vorlauf von mind. 5 Jahren gerechnet werden</li> </ul>



## KielRegion

### Touristischer Planungsdialog

Federführung: Kreis Plön

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung touristischer Beiträge in Planungsprozessen</li> <li>• Thema „Tourismuswirtschaft“ als Standardbelang in Planungen verankern</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualifizierung von Planungsträgern</li> <li>• Frühzeitige Berücksichtigung von touristischen Interessenlagen in Planungsprozessen</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal: Keine dauerhaften Kosten vorgesehen, Akteure bringen ihre Arbeitszeit ein</li> <li>• Extern: keine</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiierung nach REK-Prozess</li> <li>• Start Anfang 2014</li> </ul>



## KielRegion

### Bildungscluster Kiel Region – „Open Campus“

Federführung: Wissenschaftszentrum Kiel, Campus Business Box e.V.

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenführen von Studierenden und Unternehmen in der Kiel Region</li> <li>• Sichtbarmachung des regionalen Arbeitsmarktes</li> <li>• Qualifizierung der Studierenden für den regionalen Arbeitsmarkt</li> <li>• Teilprojekt: Hochschulübergreifendes Internetportal (www.stujo.net)</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung des in der Region vorhandenen Fach- und Führungskräftepotenzials</li> <li>• Schaffung von Transparenz über das Angebot an hochqualifizierten Arbeitsplätzen</li> <li>• Talentförderung mit langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Projektförderung durch den Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft (bis zu 250.000,- EUR)</li> <li>• Stujo.net soll sich möglichst selbst tragen</li> <li>• Personalkosten noch nicht darlegbar</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internetportal bereits angelaufen (Federführung Campus Business Box e.V.)</li> <li>• Beginn des Förderzeitraumes Bildungscluster Kiel Region „OpenCampus“ Oktober 2013</li> </ul>


**ZUKUNFTSprogramm**  
 Wirtschaft  
*Investition in Ihre Zukunft*

## KielRegion

### Erschließung von Beschäftigungspotenzialen für Geringqualifizierte

Federführung: Jobcenter Kiel

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung von Beschäftigungsoptionen und gleichzeitige Identifizierung von (Teil-)Qualifizierungen</li> <li>• Schaffung innovativer Zukunftswerkstätten</li> <li>• Erschließung neuer Kooperationen zwischen allen Beteiligten</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauerhafte Reduzierung der Langzeitarbeitslosigkeit</li> <li>• Berufliche Eingliederung</li> <li>• Senkung der Transferleistungskosten (Bund/ Kommune)</li> <li>• Gesellschaftliche und soziale Teilhabe aller Bevölkerungsschichten am wirtschaftlichen Fortschritt in der Kiel Region</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.200 Std. Mitarbeiterkapazität der Jobcenter</li> <li>• 50.000 Euro (zur Durchführung von 20 Zukunftswerkstätten)</li> <li>• Folgekosten für notwendige Qualifizierung (aus Budget der Jobcenter)</li> <li>• Anteilige Beteiligung der Arbeitgeber, Mittel aus dem Haushalt der Jobcenter, ggf. andere Quellen</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4. Quartal 2013</li> </ul>


**ZUKUNFTSprogramm**  
 Wirtschaft  
*Investition in Ihre Zukunft*

## KielRegion

### Masterplan Mobilität: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der innerregionalen Verkehre

Federführung: LHK

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung einer guten inter- und intraregionalen Erreichbarkeit</li> <li>• Sicherstellung einer guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen</li> </ul> <p><u>Mögliche Teilprojekte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsame nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung für Verdichtungsgebiete und den ländlichen Raum</li> <li>• Gemeinsamer regionaler Nahverkehrsplan</li> <li>• Regionales Radschnellwegenetz</li> <li>• Bedarfsgerechte Ausgestaltung des ÖPNV auf der Förde</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Mobilität im gesamten Raum</li> <li>• Erreichbarkeitsdefizite beseitigen</li> <li>• Harmonisierung, verbesserte Abstimmung und ggf. Nachjustierung bestehender Konzepte</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<p><u>Vorstudie:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Personal:</u> anteilig Gebietskörperschaften</li> <li>• <u>Extern:</u> ca. 25.T EUR ggf. reduziert um Fördermittel</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2013/2014 Erstellung einer Vorstudie</li> <li>• 2014 bis 2016 Erstellung des Masterplans</li> </ul>



## KielRegion

### Regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse

Federführung: Kreis Plön

<b>Ziel/Inhalte/ Teilprojekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung Ost-West-Hauptverbindungsachse (verkehrlich/wirtschaftlich)</li> <li>• Darstellung verkehrlicher Entwicklung/ investitionsseitiger Handlungsbedarfe</li> <li>• achsenbezogene wirtschaftliche Entwicklungspotentiale ermitteln</li> <li>• Identifizierung möglicher Verknüpfungspunkte (gewerbliche Akteure, Flächenangebot, Bestandsstrukturen und transportierter Nachfrage)</li> <li>• Besondere Betrachtung der drei Teilregionen</li> <li>• Inhaltliche Synergien mit Mobilitätsstudie (Leitprojekt) sichern</li> </ul>
<b>Mehrwert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Verkehrsachsen und achsenraumbezogenen Entwicklung durch gebietskörperübergreifende Betrachtung, Prioritätenabstimmung und Lobbyarbeit</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schätzung durch Projektverantwortliche nach Konkretisierung des Projektes</li> </ul>
<b>Start</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4. Quartal 2013: Erarbeitung des Leistungsbildes</li> <li>• 1. HJ 2014: Ausschreibung und Durchführung</li> </ul>





## 5 Ausblick und Empfehlungen - Regionale Kooperation als Prozess

Mit dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Kiel Region liegt die analytische und konzeptionelle Grundlage für die weitere Entwicklung der Kiel Region vor. Mit der Verständigung der drei Gebietskörperschaften bzw. aller Kooperationspartnerinnen und Kooperationspartner auf ein Leitbild, Entwicklungsziele, Schwerpunktthemen und zu vertiefende Leitprojekte ist die Voraussetzung geschaffen, die regionale Kooperation weiter zu intensivieren und über konkrete Projekte „greifbarer“ zu machen.

Gleichzeitig ist damit aber auch die Notwendigkeit gegeben, den weiteren Kooperationsprozess bezüglich der konkreten Aufgaben („Was“ – Themen/Projekte), deren Umsetzung („Wie“ – in welcher Struktur) und deren Finanzierung ins Auge zu fassen.

Nachfolgend sind einleitend mögliche Kooperationsmodelle abgebildet, die zentralen Aufgabenbereiche einer möglichen nächsten Stufe der weiteren regionalen Kooperation kurz beschrieben und Empfehlungen für die nächsten Schritte dargestellt.

### ***Mögliche Kooperations- und Strukturmodelle und Beispiele anderer Regionen***

Bedingt durch den **Bedeutungszuwachs der Wahrnehmbarkeit von Regionen** im zunehmenden Standortwettbewerb, aber auch aufgrund der gewachsenen Erkenntnis von **Vorzügen der regionalen Kooperation** in geeigneten Aufgabenfeldern, gewinnen regionale Kooperationen bundesweit weiter an Bedeutung. Getrieben wird diese Entwicklung letztendlich aber auch durch den demografisch und finanziell bedingten **Effizienzdruck** zur Erfüllung raumbezogener öffentlicher Aufgaben.

Wenngleich das Spektrum an regionalen Kooperationsmodellen bezüglich der Raum-/Siedlungsstrukturen, kooperationsrelevanten Aufgaben und den Kooperationsstrukturen sehr komplex ist, lassen sich folgende Differenzierungen vornehmen:

### ***Wirtschaftsrelevante Themenfelder der regionalen Kooperation***

Für die Kiel Region stand mit der Aufgabenstellung für das REK und der Auswahl der Leitprojekte die Wirtschaftsbezogenheit im Fokus. Regionomica Berlin hat hierzu bundesweit Themenfelder wirtschaftsrelevanter regionaler Kooperationen untersucht. Die größte Häufigkeit findet sich u. a. bei folgenden Themen:

- Regionales Flächenmanagement
- Standort- und Flächenmarketing (im Regelfall immer)
- Ansiedlung/Akquisition
- Netzwerkaufbau
- Kooperation wirtschaftsfördernder Akteure
- Aus- und Weiterbildung
- Fachkräfteprojekte

### ***Regionale Kooperationsformen***

Es lassen sich grundsätzlich folgende Unterscheidungen zu gebräuchlichen Kooperationsformen treffen

Grundlagen für die weitere Kooperation mit dem REK geschaffen – weiterer Kooperationsprozess muss entschieden werden

- **Informelle Kooperationen**

Diese sind durch das Fehlen einer öffentlich-rechtlichen Verfestigung gekennzeichnet, binden neben Gebietskörperschaften auch Institutionen und private Partnerinnen und Partner ein, sind oft strategie- oder projektorientiert und meist über reine Kooperationsverträge oder Vereine „verbunden“. Im Regelfall sind sie vom gemeinschaftlichen Ziel geprägt; für Konfliktlösungen fehlen vielfach klare Gremienregelungen. Sie sind vergleichsweise „schlank“ zu etablieren (und ggf. auch wieder aufzulösen), die politische Legitimation bzw. Rückkoppelung von Entscheidungen ist vielfach schwierig. Auch die für die Erstellung des REK geschlossene Kooperationsvereinbarung ist ein Beispiel dieser Kooperationsformen.

- **Themenbezogene Verbands-Kooperationen**

Diese sind gerade für infrastrukturelle Kooperationen oder aber für Planungs Kooperationen weit verbreitet. Deren formale Gründung (aber auch Auflösung) ist komplexer, dafür sind die Gremien- und Entscheidungsstrukturen im Regelfall klar organisiert und die politische Legitimation ist mandatiert. Für typische regionale Kooperationsprozesse, in denen man zunächst mit prioritären Themenfeldern startet und die Kooperation im Prozess um weitere Themen erweitert, sind diese Verbandskooperationen (die auch landesrechtlich meist nur zweckgebunden möglich sind) daher dann schwierig, wenn für verschiedene Themen eigene Verbände bestehen.

- **Regionalverbände**

Die weitreichendste Form der regionalen Kooperation sind Regionalverbände wie z. B. der Regionalverband Ruhr. Zu den Pflicht- oder Kernaufgaben gehören im Regelfall die raumbezogene integrierte Planung, meist auch zentrale infrastrukturelle Themen und vielfach weitere freiwillige Kooperationsthemen. Auch hier sind klare Gremien-/Entscheidungs-/Verfahrensregelungen gegeben, zudem sind die Gremienmitglieder und Entscheidungen politisch legitimiert.

Für die Kiel Region und die in der nächsten Kooperationsstufe nachfolgend umrissenen anstehenden Aufgaben wäre ein Kooperationsvertrag die Vorzugsvariante.

Kooperationsvertrag für die nächste Stufe der Kooperation geeignet

Diese Grundformen sind in längeren Kooperationsprozessen oft „durchlässig“, d. h. die ersten informellen Kooperationsformen werden im Erfolgsfall durch die nächste Stufe ersetzt. Für die rechtliche Umsetzung gerade der beiden letzten Formen sind die jeweiligen landesrechtlichen Regelungen entscheidend. In Schleswig-Holstein ist das Gesetz über kommunale Zusammenarbeit maßgeblich, das u. a. einschlägige Vorschriften zu Zweckverbänden enthält.

### Spektrum der anstehenden Kooperationsaufgaben



Kooperationsaufgaben:  
Maßstab Effizienz,  
Mehrwert und  
Subsidiarität

#### Kooperationsaufgabe – Steuerung und Organisation

Für die erfolgreiche Fortführung des REK-Prozesses stehen zwei zu lösende Hauptaufgaben an: Zum einen müssen sich die Akteure einigen, in welchen organisatorischen Strukturen der Prozess fortgeführt werden soll. Zum anderen gilt es, die Leitprojekte fortzuführen und zur Umsetzungsreife zu entwickeln. Voraussetzung für die erfolgreiche Prozessfortführung wird jedoch vorrangig sein, die Kooperationsaufgabe „Steuerung und Organisation“ zu klären.

Dabei muss unter Berücksichtigung der begrenzten Ressourcen, des Subsidiaritätsprinzips und des konsequent zu beachtenden „Mehrwertsmaßstabs“ bei den weiteren Kooperationschritten auf eine hohe Effizienz geachtet werden. Die im REK-Prozess zusammenarbeitenden Partner und Akteure verfügen über umfassende inhaltliche und organisatorische Kompetenzen. Diese müssen so effizient wie möglich genutzt werden.

Mehrwertmaßstab

Im Laufe des gut zweijährigen REK-Prozesses haben sich die Gremienstrukturen bestehend aus Lenkungsausschuss, Projektgruppe und den sechs Facharbeitsgruppen etabliert und funktionieren für das „Projekt“ REK-Erstellung. Diese Grundstruktur sollte beibehalten und weiterentwickelt werden. Konkret sollte(n):

Gewachsene und  
funktionsfähige  
Strukturen erhalten und  
weiterentwickeln

- der **Lenkungsausschuss** als „beratendes und der Politik empfehlendes Gremium“ in seiner bisherigen Zusammensetzung und Sitzungsdurchführung weitergeführt werden. Für künftig anstehende Entscheidungen wie z. B. zur Durchführung einzelner Leitprojekte oder der Entscheidung zur organisatorischen Begleitung des weiteren Kooperationsprozesses werden jedoch Abstimmungsregularien (z. B. Mehrheitsprinzip, Vetorechte, ...) notwendig sein, um auch nicht einstimmige Entscheidungen treffen zu können.
- die **Projektgruppe** als „Arbeits- und Vorbereitungsgremium“ ebenfalls in ihrer bisherigen Zusammensetzung und Sitzungsdurchführung beibehalten werden.
- auch an den sechs **FAG** als fach- und themenspezifische Arbeitsgremien - ebenfalls in ihrer bisherigen Zusammensetzung und Sitzungsdurchführung - festgehalten werden. Bewährt hat sich, den FAG-Leitungen weitgehende Eigenverantwortung bei den Arbeitsinhalten und der Sitzungsorganisation zu übertragen. Die Besetzungsdichten der

FAG sind z. T. sehr unterschiedlich. Grundsätzlich sollte weiter für neue Mitglieder in den FAG geworben werden, um themenspezifisch alle wichtigen Akteure miteinzubeziehen. In breit aufgestellten FAG - wie z. B. der FAG Regionale Kooperation - hat sich Etablierung teilthemenspezifischer Unterarbeitsgruppen bewährt. Eine Weiterentwicklung der FAG-Struktur (z. B. projektbezogene Arbeitsgruppen, Zusammenlegungen von FAG etc.) im Prozess sollte je nach Anforderungen erfolgen.

Für das Funktionieren der Gremien ist es weiterhin notwendig, dass die Vertreter/innen aller Kooperationspartnerinnen und -partner, insbesondere aber der drei Gebietskörperschaften, den jeweiligen Mitarbeitern/innen die dafür notwendigen (Zeit-) Ressourcen zur Verfügung stellen.

(Zeit-) Ressourcen der Kooperationspartner für das Funktionieren notwendig

Der weitere Kooperationsprozess wird aber auch nach einem positiven Abschluss des „Projektes“ REK weiter **organisatorisch gesteuert** werden müssen. Auch wenn diese Aufgaben aufwandseitig auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden sollten, sollten Mindestkapazitäten für folgende Organisationsaufgaben gesichert werden:

- Unterstützung der FAG-Leiterinnen und -leiter bzw. Projektverantwortlichen bei der weitere Konkretisierung und Vorbereitung der Leitprojekte; Informationskoordinierung zu allen leit-projektbezogenen Aktivitäten.
- Mit geringerer Priorität und Intensität auch die gezielte Unterstützung bei der sukzessiven Weiterentwicklung des gesamten Projektpools
- Vorbereitung, Begleitung und Auswertung der weiteren Gremienarbeit
- Informationstransfer

### ***Kooperationsaufgabe - Projektvorbereitung und -umsetzung***

In einem mehrstufigen Prozess wurden in der letzten Projektphase Empfehlungen für Projekte erarbeitet, die im nächsten Schritt der regionalen Kooperation umgesetzt werden sollten. Der Lenkungsausschuss hat sich auf Basis des Leitbildes und der Entwicklungsziele zunächst auf einen FAG-übergreifendes Projektpool von 11 **Leitprojekten** verständigt, welches der Politik zur prioritären Umsetzung empfohlen wird. Unter der Federführung der jeweiligen FAG bzw. der benannten Projektverantwortlichen sollten diese nun weiter konkretisiert und vorbereitet werden. Dies betrifft vor allem die „originären“ Kiel-Region-Leitprojekte, d. h. die Projekte, bei denen die Kiel Region Träger der Maßnahme wäre und für die kommunale Finanzbeiträge zu sichern wären. Hier müssten vor allem rechtzeitig konkrete Finanzbeiträge identifiziert und die notwendigen Entscheidungen durch die Politik getroffen werden. Von den Gebietskörperschaften bzw. ggf. auch den anderen Partnerinnen und Partnern sollten diese Projekte auf der Basis noch zu fassender projektbezogener Beschlüsse des Lenkungsausschusses in die jeweiligen Haushalte eingebracht werden.

Priorität – 11 Leitprojekte vorantreiben

Die 33 Projekte, die nicht als Leitprojekte definiert worden sind, sollten im **Projektpool** verbleiben. Sie sollten von den FAG sukzessive weiterverfolgt werden, dabei ggf. auch zurückgestellt oder nicht weiterverfolgt werden. Im weiteren Prozess werden auch neue Projektideen auftauchen, sodass der Projektpool dynamisch fortgeschrieben wird.

Projektpool weiterverfolgen

Für weitere projektbezogene Aktivitäten müssen hinreichende Ressourcen bei den jeweiligen FAG und den Projektverantwortlichen gesichert werden. Darüber hinaus ist auch die weitere, koordinierende Unterstützung analog der bei der Landeshauptstadt Kiel angesiedelten Projektleitung zu sichern.

### **Kooperationsaufgabe – Marketing**

Nahezu in alle regionalen Kooperationen mit Wirtschaftsausrichtung gehört die Aufgabe des Standort-/Regional- und auch Flächenmarketings zu den Kernaufgaben. Im Rahmen der vom Lenkungsausschuss<sup>5</sup> beschlossenen Verständigung der Wirtschaftsfördergesellschaften auf ein konkretes Leistungsbild für das Marketing der Kiel Region bis zum Jahresende sollten folgende Aspekte mit berücksichtigt werden. Das Marketing der Kiel Region soll dabei als professionelle Entwicklung einer „Marke“ verstanden werden. Bei der Entwicklung des Marketings soll es vorrangig um die Inhalte gehen. Die Kiel Region ist über die bisherigen Marketingaktivitäten der Kiel Region GmbH und mit den bestehenden Marketinginstrumenten wahrnehmbar, auch wenn unterschiedliche Einschätzungen zur Wirksamkeit bzw. den Effekten herrschen (was für ein nur schwer evaluierbares Regionalmarketing immer gilt).

Kiel Region bereits „wahrnehmbar“, Weiterentwicklung vor allem über Inhalte und Projekte

Aufbauend auf die vielfältigen Qualitäten und mit den existierenden Marketinginstrumenten und den in Vorbereitung befindlichen Leitprojekten bestehen genügend Grundlagen für eine Weiterentwicklung des Marketings.

Es sollte eine stärkere Fokussierung auf die Qualitäten des Lebens-, Wohn- und Arbeitsraums Kiel Region aufgrund des sich verstärkenden Fachkräftemangels und darauf basierend eine Willkommenskultur für Fachkräfte und anderer Zuzügler etabliert werden.

Fokus Lebensqualität „Willkommenskultur“ schaffen

Eine entsprechend klare Kiel Region-spezifische Positionierung zur Metropole Hamburg und zur Deutsch-Dänischen Region sollte erfolgen. Die Positionierung sollte sich auf die Standortvorteile Wirtschaft/Wissenschaft (exzellente Ausbildungen, hohes Fachkräftepotenzial, breite und stabile Unternehmensstruktur), „Wohnen“ (*Freiraum* zum Wohnen in attraktiver Umgebung und gut erreichbar) und „Tourismus“ (*Freiraum* für Naherholung, Tourismus, Freizeit) beziehen. Die Kiel Region sollte sich als „leistungsfähiger Funktionsraum“ zwischen Hamburg und Kopenhagen“ mit diesen Themen positionieren. Eine weitere Untersetzung dieser Überlegungen ist Aufgabe und Inhalt des konkreten Marketings (Entwicklung Marketingstrategie mit „Marke“, Zielgruppen, Botschaften, „Claims“, Produkten).

klare Position der Kiel Region gegenüber Hamburg und Dänemark bekennen

Auf die **professionelle Entwicklung einer „Marke“ Kiel Region**<sup>6</sup> im Sinne eines CI/CD unter Berücksichtigung des Leitbildes sollte nicht verzichtet werden, wenngleich dies auch nicht als erstes Projekt umgesetzt werden muss. Es sollte auch die Markenfindung im Rahmen eines offenen und öffentlichkeitswirksamen Wettbewerbsprozesses erwogen werden.

Dringlich erscheint der Einstieg in das **gemeinsame Flächenmarketing** auf der Basis der Arbeiten der FAG Fläche.

gemeinsames Flächenmarketing dringlich und mit begrenzten Ressourcen umsetzbar

Zur weiteren Gestaltung des Regionalmarketings wurde vom Lenkungsausschuss ein Auftrag an die drei kommunalen Wirtschaftsfördergesellschaften erteilt, bis zum Jahresende 2013 ein Konzept zu erarbeiten.

<sup>5</sup> s. Beschluss des Lenkungsausschusses in seiner 5. Sitzung am 6. Juni 2013: „...Die drei lokalen Wirtschaftsfördergesellschaften der Kiel Region sollen für das Projekt „Standortmarketing“ eine substanzielle Auflistung der vorhandenen Strukturen vornehmen. Dieses Papier wird zu einem Treffen der Verwaltungsspitzen der Kiel Region Ende des Jahres 2013 vorgelegt. Auf dieser Basis wird das weitere Vorgehen zum Thema des regionalen Standortmarketings auf Ebene der drei Verwaltungsspitzen erörtert.“

<sup>6</sup> s. „Nachbarregion“ Nordgate: [www.nordgate.de](http://www.nordgate.de)

### **Kooperationsaufgabe - Monitoring**

Ein umfassendes Monitoring der Wirtschaftsentwicklung erfolgt auf Ebene der Kiel Region bisher nicht. Dieses Monitoring sollte auf Basis eines Teils der in SWOT-Analyse ausgewerteten Daten, Zahlen und Fakten durchgeführt werden. Dazu ist es sinnvoll, eine Auswahl aussagekräftiger, erhebbarer und handhabbarer Indikatoren zusammen zu stellen. Damit kann sichergestellt werden, dass die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Standortes laufend beobachtet werden kann. Der Vergleich mit zurückliegenden Zeiträumen und das Benchmarking mit anderen Regionen ermöglicht konkrete Aussagen zur Standortentwicklung, lässt eine Einschätzung der Erfolge der Akteure in der Region zu und zeigt die künftigen Handlungsschwerpunkte auf.

Die nachfolgende Auflistung bietet eine Übersicht der Indikatoren, die jährlich bzw. entsprechend des Erscheinungsrhythmus der Daten betrachtet werden sollten. Die Daten sollten mindestens auf Kreisebene ausgewertet werden.

#### Daten/Indikatorenübersicht

- Bevölkerungsentwicklung (Einwohnerzahl gesamt, Altersstruktur, Bevölkerungsprognose)
- Beschäftigung (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Arbeitsplatzdichte, Auszubildende, Arbeitslosigkeit, Pendler)
- Betriebsstruktur (Beschäftigte, Betriebsgrößen)
- Flächenentwicklung (verfügbare Flächen, Flächennachfrage)
- Wissenschaft, Forschung und Entwicklung (Kooperationen Wirtschaft-Wissenschaft)
- Regionale Kooperation (Marketingaktivitäten, Regionale Projekte, Regionalbedeutsame Ansiedlungen, Aktivitäten Bestandspflege, Aktivitäten Akquise)

### **Wahrnehmung der künftigen Aufgaben, Finanzierung und vertragliche Regelungen**

Für die beschriebenen künftigen Aufgaben müssen Kapazitäten zur Verfügung stehen. Zur Frage der Struktur dieser Organisationskapazitäten im Sinne einer „Geschäftsstelle“ bestehen grundsätzlich und auch in der Kiel Region folgende Möglichkeiten:

- weiterhin bei der Kiel Region GmbH (unter Berücksichtigung der aktuell in Abstimmung befindlichen Strukturveränderungen bei der Kiel Region GmbH)
- bei einer anderen bestehenden Verwaltungs- oder Gesellschaftsstruktur im Kooperantenkreis oder
- Einrichtung einer extern bereitgestellten und zu finanzierenden Geschäftsstelle.

Die genannten Varianten setzen alle gleichermaßen voraus, dass die Projektpartnerinnen und -partner bereit und in der Lage sind, einen finanziellen Beitrag – und diesen auf längerfristige Sicht – zur Verfügung zu stellen. Die Organisation der Kooperation ist ressourcenaufwändig (Zeit, Personal, Kosten) und benötigt eine adäquate Finanzausstattung. Erfahrungsgemäß sind Gebietskörperschaften jedoch nur dann bereit, sich finanziell an Kooperationen zu beteiligen, wenn für sie ein klarer Mehrwert erkennbar ist. Diesen Mehrwert hat der bisherige Prozess insofern gezeigt, als dass die Kiel Region ein gemeinsames Leitbild erarbeitet, sich auf Leitprojekte mit absehbaren „Mehrwerten“ verständigt und in der Zusammenarbeit auf den unterschiedlichen Ebenen gezeigt hat, dass ein ge-

Vorschläge von Indikatoren für ein Monitoringset

Quelle: eigene Zusammenstellung

meinsamer Nenner gefunden werden kann. Ein konkreter Mehrwert durch gemeinsame Projekterfolge muss sich in der Fortsetzung des Prozesses „bewähren“. Insofern wird es wesentliche Aufgabe des anstehenden Kooperationsprozesses sein, eine tragfähige, auf lange Sicht angelegte Finanzierung für die Steuerung und Organisation des Prozesses zu finden. Überzeugungsarbeit in den Verwaltungs- und politischen Gremien ist hierfür die Grundvoraussetzung. Entsprechend einer möglichen stufenweisen interkommunalen Aufgabenwahrnehmung wird ggf. auch ein entsprechend zeitlich differenziertes Finanzierungsmodell zu prüfen sein.

Aus Sicht des Gutachters, der Projektgruppe und des Lenkungsausschusses der REK Kiel Region ist es naheliegend, die Steuerung und Organisation des weiteren Prozesses bei der Kiel Region GmbH (unter Berücksichtigung der aktuell in Abstimmung befindlichen Strukturveränderungen bei der Kiel Region GmbH) anzusiedeln. Hier sind bereits unterstützende kooperationsbezogene Arbeitsstrukturen aufgebaut und gerade auch im REK-Prozess mit den Akteuren weiter genutzt und –entwickelt worden. Unter den eingangs genannten Effizienzgrundsatz und auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten wird hierbei vor allem die stärkere Einbeziehung der Wirtschaftsförderungen geprüft werden müssen.

Kooperationsaufgaben-  
Wahrnehmung bei der  
Kiel Region GmbH  
naheliegend

Strukturveränderungen  
berücksichtigen

In dem hier empfohlenen Kooperationsvertrag und damit auch in die weitere regionale Kooperation sollten auch die weiteren Projektpartner miteingebunden werden. Bezüglich der Finanzierungsbeiträge und ggf. auch der Entscheidungsstrukturen in den Gremien wird aber ggf. eine differenzierte Regelung zwischen den Gebietskörperschaften und den weiteren Projektpartnern erwogen werden müssen.

Dieser wichtige Schritt sollte zeitnah im Lenkungsausschuss diskutiert und mit einem Empfehlungsmittel in die anschließende politische Behandlung gebracht werden. Vom Erfolg dieses Schrittes wird abhängen, inwieweit es gelingt, in der Kiel Region die regionale Kooperation fortzusetzen.

### ***Perspektive Kiel Region – regionale Kooperation als Prozess***

Die vielfältigen Kooperationserfahrungen in anderen Regionen zeugen von der Prozesshaftigkeit und der Notwendigkeit eines „langem Atems“ aller Akteure.

Auch in der Kiel Region sollte die regionale Kooperation schrittweise, projekt-/erfolgsorientiert und „realistisch“ fortgesetzt werden.





<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/113
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	24.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Potentialanalyse B202 / B203</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

**1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dass der Kreis Rendsburg - Eckernförde sich zusammen mit den REK-Projektpartnern an der inhaltlichen Vorbereitung der Maßnahme „Regionalwirtschaftliche Potentialanalyse B 202/203“ gem. Punkt 3 dieser Vorlage beteiligt.**

**2. Der Vorschlag zur Aufgabenklärung gem. Punkt 3.1 dieser Vorlage wird als Diskussionsgrundlage zur Kenntnis genommen.**

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

./.

**2. Sachverhalt:**

Seit Anfang des Jahres 2011 wurde das Regionale Entwicklungskonzept (REK) der Kielregion erarbeitet. Der Planungsprozess befindet sich nun kurz vor dem Abschluss. Es wurde ein Projektbericht erstellt, der gegliedert ist in die

REK-Leitthemen:

- Regionale Kooperation
- Flächenentwicklung
- Verkehr
- Tourismus
- Fachkräfteentwicklung
- Wirtschaft-Wissenschaft.

Die entsprechenden Facharbeitsgruppen hatten die Aufgabe, zu den vorgenannten REK-Leitthemen Vorschläge zu Maßnahmen und Projekten auszuarbeiten bzw. zu entwickeln.

Folgende Maßnahmen wurden während der Sitzung der Lenkungsgruppe des REK vom 6.6.2013 besprochen und während des Politischen Regionalforums am 27.8.2013 öffentlich vorgestellt als

REK-Leitprojekte:

1. Standortmarketing
2. Dauerhafter Planungsdialog
3. Masterplan Mobilität
4. Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203)
5. Touristischer Planungsdialog
6. Regionale Landes-Wasser-Garten-Schau
7. Beschäftigungspotentiale für Geringqualifizierte
8. Open Campus
9. Haus der kleinen Forscher
10. Innovations- und Technologiezentrum Ostufer.

### **Zum REK-Leitprojekt Nr. 4, Regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse:**

#### **Vorgeschichte:**

Das Oberziel der Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203) sind die Aspekte Wirtschaft und Verkehr. Diese beiden Ziele werden jedoch in den teilnehmenden Gebietskörperschaften unterschiedlich stark gewichtet. Wie stark die jeweilige Gewichtung bei welchem Teilaspekt liegt, wird mittels kleinteiliger Untersuchungen zu ermitteln sein.

Seit ca. 8 Jahren laufen die Vorbereitungen für die Errichtung der Festen Fehmarnbelt Querung (FBQ) zwischen Puttgarten und Rodby (DK). Damit würde die schleswig-holsteinische Ost-West-Verbindung B 202/203 an den zukünftigen Grenzverkehr mit DK direkt angeschlossen werden. Weitere teilnehmende Gebietskörperschaften sind die Landeshauptstadt Kiel (LHK) und der Kreis Plön die ebenfalls durch die Ost-West-Verbindung erschlossen werden.

Das Rendsburg ein Knotenpunkt - sowohl für PKW-Verkehr als auch für LKW-Verkehr - ist, ist durch die Sperrung der Rader Hochbrücke und der Sanierung des Rendsburger Tunnels deutlich geworden.

Im Rahmen des REK-Planungsprozesses wurde bestätigt, dass mit der FBQ regionalwirtschaftliche Chancen und positiven Auswirkungen für den Kreis Rendsburg-Eckernförde, Plön und die LHK einhergehen können. Deutlich wurde aber auch, dass dies nicht selbstverständlich sein wird. Aufgrund der Verkehrsmengenprognosen des Landesbetriebes für Verkehr, der Entscheidungen über Anmeldungen und Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan und der Ergebnisse der SWOT-Analyse ist davon auszugehen, dass nur begrenzte Impulse allein aus der FBQ zu erwarten sind. Die Schaffung einer verkehrlichen Verknüpfung reicht nicht aus, um eine Aufwertung der regionalen Arbeits- und Ansiedlungsbedingungen für Wirtschaftsunternehmen zu bewirken. Darüber hinaus müssen aktive und zielgenaue Maßnahmen vorgenommen werden, die eine wirtschaftliche Entwicklung lokal und regional unterstützen.

Zu diesem Zweck wird das Leitprojekt Nr. 4 – Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203) vorgeschlagen:

#### **2.1 Inhalt, Zielstellung und Struktur der Potentialanalyse:**

**Ersteller:**

Die Potentialanalyse ist eine regionalwirtschaftliche Untersuchung. Ihre Erstellung erfolgt durch einen beauftragten Fachgutachter in enger Zusammenarbeit mit den Projektteilnehmern. Die spätere Arbeitsstruktur folgt den gutachterlichen Empfehlungen.

**Projektteilnehmer:**

Kreise Rendsburg-Eckernförde, Plön und LH Kiel. Mögliche weitere Teilnehmer sind die Arbeitsagentur, Unternehmensverbände, IHK, Handwerkskammern.

**Projektdauer:**

Ca. 12 Monate, Beginn in Abhängigkeit von der vorausgehenden Aufgabenklärung.

**Projektziel:**

Oberziel der Potentialanalyse ist die Hebung wirtschaftlicher Entwicklungspotentiale im Untersuchungsraum entlang des Verkehrswegs B 202/203 in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde, Plön und der LH Kiel.

Als Maßnahme wird daher eine Potentialanalyse vorgeschlagen, mit starkem teilregionalem und auch lokalem Bezug. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde geschähe dies unter Maßgabe der Nachhaltigkeit und demografischen Gesichtspunkten. Ziel soll es sein, kleinteilig und passgenau mögliche Anknüpfungspunkte und wirtschaftliche Entwicklungsansätze entlang des Verkehrsweges zu finden. Zwischen den vorhandenen gewerblichen Akteuren, den Flächenangeboten und Bestandsstrukturen einerseits und der von Nord und Süd auf der A 7 transportierten Nachfrage andererseits ist ein Austausch zu initiieren. Handlungsfelder sind aufzuzeigen, die nach Bewertung der örtlichen Strukturen als lohnenswert im Sinne einer wirtschaftlichen Entwicklung gelten können.

Das damit zusammenhängende Thema der verkehrlichen Infrastruktur, deren Qualität, Kapazität und möglicher Ausbaubedarf, soll im Verhältnis zum Oberziel planerisch qualifiziert werden. Die Fragestellung ist: „Wie ist ein regionalwirtschaftliches Entwicklungsziel verkehrlich zu unterstützen?“

Im Weiteren wird die Entwicklung von unterschiedlichen Szenarien und einer Nutzen-, Kosten- und Wirkungsanalyse als Teile der Potentialuntersuchung für sinnvoll erachtet.

**2.3 Projektkosten:**

Eine belastbare Vorab-Angabe der Kosten ist nur eingeschränkt möglich. Für die Kostenermittlung sind vorher die Aufgabenbeschreibung und der Leistungsumfang zwischen den teilnehmenden Partnern zu verabreden.

Diese Klärung soll in enger Abstimmung mit den Gremien der Selbstverwaltung erfolgen um zu gewährleisten, dass die verschiedenen Erwartungshaltungen ausdrücklich in das Projekt mit einfließen. Auf der Grundlage eines einvernehmlich abgestimmten Leistungsumfangs kann eine belastbare Kostenermittlung in Form einer Interessenbekundung bzw. einer förmlichen Ausschreibung erfolgen.

Daher soll zunächst auf die Nennung eines Kostenansatzes verzichtet und die Klärung der Gutachteraufgabe vorgebracht werden. Ob diese Vorklärung innerhalb der Anmeldefristen für die kommenden Haushalte zu leisten ist, obliegt den zu

beteiligten Gremien. Unschädlich im Sinne des Untersuchungszieles wäre es, wenn die Kosten für die Erstellung der Potentialanalyse erst in die Planung des Haushaltsjahrs 2015 einfließen würden.

### **Lösungsvorschlag:**

Die Kreise Rendsburg-Eckernförde, Plön und die LH Kiel beteiligen sich an dem Projekt der Regionalwirtschaftlichen Potentialanalyse für den Raum entlang der Verbindungsachse B 202 und 203.

Die Teilnehmer stimmen zunächst die Inhalte und den Umfang der Bearbeitung untereinander ab. Auf der Grundlage der Abstimmung können Kosten und Vergabeverfahren ermittelt werden.

### **Vorschlag zur Diskussion der Aufgabe / Gliederung / Aufbau der Potenzialanalyse:**

#### **Teil 1 - Situationsanalyse:**

- Ausgangslage REK, Ergebnisse der SWOT-Analyse
- uneinheitliche Bewertung der Ausgangslage und Trends
- Handlungsbedarf

Grundlagenermittlung:

- Abgrenzung und räumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes (Trassen begleitend / Schwerpunkträume), Aufzeigen der räumlichen Untersuchungsschwerpunkte
- Bewertung der räumlich-strategischen Rahmenbedingungen und deren Wandel (Ausbau B 7, A 20, FBQ, Entwicklung Metropolregion HH, Neuausrichtung Raumordnung des Landes)
- Ausgangsdaten, vergleichende Analyse der regionalwirtschaftlichen Bestandsstrukturen in den Teilräumen (Gutachtenlage, Verkehrsprognose des Landes, Ergebnisse SWOT REK)
- Schwächen-/Stärkenanalyse der Region und der Teilräume / Defizitdarlegung aus wirtschaftlicher Sicht (Ergebnisse SWOT REK)
- Ermittlung der Arbeitsstruktur für das Projekt, Beteiligungs- und Mitwirkungskultur innerhalb des Projektes

#### **Teil 2 - Leitbild:**

- strategischer Ansatz, regionalwirtschaftlicher Schwerpunkt.
- Hierarchisierung der Untersuchungsfelder Wirtschaft und Verkehr, Verkehr in seiner dienenden Funktion zur Erreichung der wirtschaftlichen Entwicklungsziele
- Maßstäblichkeit der Betrachtung und Folgeaussagen: Eingehen auf Nischenstruktur, Berücksichtigen der Kleinteiligkeit
- Bedeutung (Chancen/Gefahren) einer leistungsfähigen Ost-West-Achse (Ostküste/Westküste) - Zielbeschreibung / Aufgabenklärung:
- Aufzeigen von endogenen regional-wirtschaftlichen Entwicklungspotentialen im gemeinsamen Wirtschaftsraum entlang der Ost-West-Hauptverbindung B 202/203
- Leistungsbeschreibung:
- Formulierung qualitativer und quantitativer wirtschaftlicher Entwicklungsziele im Untersuchungsraum und den Teilräumen

#### **Teil 3 - Potenzialermittlung:**

- Kernaussagen: Benennung von Entwicklungspotenzialen bezogen auf die wirtschaftliche Bestandsstruktur im Untersuchungsraum
- Entwicklungspotenziale bezogen auf entwicklungsrelevante Trends
- Auf Branchen und auf Teilräume eingehende Vertiefungen

**Teil 4 - Handlungsansätze / Maßnahmen:**

- Darunter sind „klare“ Empfehlungen zu verstehen unter Berücksichtigung der tatsächlichen „Akteure vor Ort“; wer macht was wann und wo – oder!?
- Maßnahmenfelder Regionale Kooperationen, Verkehr, Betriebliche Förderung, Arbeitskräfte
- Ansätze zur Defizitbehebung im Bereich Verkehrsinfrastruktur und deren Förderung, Handlungsempfehlungen (abgeleitet)
- Ansätze zur Defizitbehebung im Bereich regionale Wirtschaft und deren Förderung, Handlungsempfehlungen (abgeleitet)  
Herleitung von Szenarien:
  - Regionalwirtschaftliche Nutzen-, Kosten- und Wirkungsanalyse: Direkte Beschäftigung, Einwohnereffekte
  - Effekte, regionalwirtschaftliche und fiskalische Bilanzierung (Rentabilität)
  - Fazit aus der quantitativen regionalwirtschaftlichen Nutzen-Kosten und Wirkungsanalyse
  - Qualitative strukturelle Potenziale und katalytische Effekte
  - Risiken und Hemmnisse
  - Zusammenfassende Gesamtbewertung der regionalwirtschaftlichen Potenziale

**Vereinbarkeit mit Zielen und Grundsätzen**

Die angestrebte Kooperation entspricht den Strategischen Zielen des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine, da zunächst keine Vergabe erfolgt.

Es werden aber Ausgaben vorbereitet, die Gegenstand eines neuen Beschlusses werden können.

**Anlage/n:**



<b>Mitteilungsvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/115
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	28.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Aris Sommer
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Masterplan Mobilität</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

#### Finanzielle Auswirkungen:

Keine

#### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

#### 2. Sachverhalt:

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel-Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um Potentiale und Ressourcen der gesamten Region nachhaltig weiterzuentwickeln. Im REK-Prozess wurden verschiedene Schwerpunkthemen identifiziert, die weiter bearbeitet werden sollen, so auch das Leitthema Moderne Mobilität. Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet das Leuchtturmprojekt Nr. 3: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre (Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Bevor ein gemeinsames Mobilitätskonzept der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Landeshauptstadt Kiel erstellt werden kann, ist es notwendig, dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde seinen RNVP weiter voran bringt. Der jetzige Stand des RNVP lässt viele regionale Fragestellungen ungeklärt, so dass eine überregionale Zusammenarbeit derzeit noch zu früh ist.

Der RNVP wurde - um entsprechende Förderungen vom Land zu erhalten- nach dem Beschluss des Kreistags vom 23.09.2013 nun dem Land vorgelegt. Anschließend können die zur Fertigstellung des RNVP noch zu bearbeitenden Punkte, wie z.B. der in der Anlage des RNVP vorgezeichnete Maßnahmenplan Barrierefreiheit, weitergehend bearbeitet werden.

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen für den Masterplan Mobilität ist dem Gutachten die Erarbeitung einer Projektskizze vorzuschalten. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der fachlichen Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Eine finanzielle Förderung sowohl der Projektskizze als auch des Masterplans Mobilität wird angestrebt. Der Umfang der Förderung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar, so dass abzuwarten ist, bis die endgültige Förderungshöhe und Förderungsvoraussetzungen ermittelt werden können.

Neben dem Projekt Masterplan Mobilität soll auch das Leitprojekt regionalwirtschaftliche Potentialanalyse (B202/203) vorangebracht werden. Durch den Sanierungsfall der Rader Hochbrücke und der Sanierung des Kanaltunnels mit den verkehrlichen Belastungen für die Region Rendsburg hat dieses Projekt auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde eine hohe Bedeutung. Da nicht zuletzt die personellen Ressourcen in dem die Projekte betreuenden Fachdienst Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen begrenzt sind, bedarf es einer projektbezogenen Schwerpunktbildung, die aus den oben genannten Gründen nicht im Masterplan Mobilität sondern im Bereich der regionalwirtschaftlichen Potentialanalyse (B202/203) zu sehen ist.

Wenn die oben genannten Voraussetzungen (Förderung des Projektes, Weiterentwicklung RNVP) erfüllt sind, wird seitens der Verwaltung eine Beschlussvorlage für den Regionalentwicklungsausschuss vorgelegt, die sich an die der Projektpartner LH Kiel und Kreis Plön orientiert. Die Vorlagen der LH Kiel und des Kreises Plön wurden dieser Mitteilungsvorlage beigelegt.

**Anlage/n:**

Beschlussvorlage LH Kiel

Anlage zu der Beschlussvorlage LH Kiel

Beschlussvorlage Kreis Plön



## Zu Punkt                      der Tagesordnung

<b>Beschlussvorlage</b> - öffentlich -			Drucksache <b>0863/2013</b>
			Einbringung
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Federführung</b>	
Ö 24.10.2013	Bauausschuss	Tiefbauamt, 66.0	
Ö 06.11.2013	Wirtschaftsausschuss	Tiefbauamt, 66.0	
Ö 21.11.2013	Ratsversammlung	Tiefbauamt, 66.0	
<b>Betreff:</b> Regionales Entwicklungskonzept (REK) für die Kiel-Region - Leitprojekt Masterplan Mobilität; hier: Beauftragung einer Projektskizze			

### Antrag:

1. Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird vorbehaltlich der Zustimmung durch die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde zugestimmt.
2. Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach eventueller Förderung verbleibenden Kosten.

### Begründung:

#### **I. Anlass für einen gemeinsamen Masterplan Mobilität**

Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel haben sich darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Kiel-Region in den nächsten Jahren zu verstärken, um Potentiale und Ressourcen der gesamten Region nachhaltig weiterzuentwickeln. Im REK-Prozess wurden verschiedene Schwerpunktthemen identifiziert, die weiter bearbeitet werden sollen, so das Leitthema Moderne Mobilität. Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet das Leuchtturmprojekt Nr. 3: Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre (Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Die Gebietskörperschaften der Region arbeiten seit vielen Jahren in verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs zusammen, so u.a. auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Seit einiger Zeit wird auch daran gearbeitet, wichtige Planungsdaten nach einheitlichen Grundsätzen zu erarbeiten und zu erfassen. Im REK-Prozess wurde aber auch erkannt, dass es im Interesse der Region Ziel sein muss, Verkehrsplanungen noch besser aufeinander abzustimmen und – soweit erforderlich – gemeinsam zu erarbeiten. Gemeinschaftlich erkannte Interessen und Projekte, auch der übergeordneten Anbindung

der Region, lassen sich gemeinsam besser gegenüber Dritten vertreten. Es gilt, durch verstärkte Zusammenarbeit mögliche Synergien voll auszunutzen und die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in der Region weiter zu entwickeln.

## II. Leuchtturmprojekt Masterplan Mobilität

Der zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs und des Verkehrssystems in der Region werden. Er soll gemeinsame Ziele und Handlungsschwerpunkte aufzeigen und als Basis für gemeinsame Argumentationen und übergreifende Fachplanungen, aber auch für die Fachplanungen einzelner Gebietskörperschaften dienen.

Die Aufgabenstellung bedingt einen intensiven fachlichen Dialog und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsträger. Themen, wie demographischer Wandel, räumliche Wirtschaftsbeziehungen und überregionale räumliche Verflechtungen sollen unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute bearbeitet werden. Das Zusammenwirken der beteiligten Verwaltungen und Selbstverwaltungen wird besondere Informations- und Abstimmungsprozesse erfordern, in deren organisatorischem Mittelpunkt die zu beauftragenden Fachplaner stehen.

## III. Projektskizze

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen ist dem Masterplan Mobilität die Erarbeitung einer Projektskizze vorzuschalten. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der fachlichen Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Die Projektskizze wäre eine wichtige Grundlage einer möglichen Förderung des Masterplanes.

Unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute soll die Projektskizze folgende Aussagen treffen:

1. Mehrwert für die Kiel-Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und Vergleich mit der Praxis in anderen Regionen
2. Herleitung von Zielen für die Mobilität in der Region und die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze
3. Nach Auswertung vorhandener Planungen, Datengrundlagen und Organisationsstrukturen die Ableitung von Zielen und Handlungsschwerpunkten
4. Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität mit Darstellung der Inhalte, Kosten und Zeitschiene
5. Struktur der Projektsteuerung und Beteiligungsprozesse, insbesondere zwischen Verwaltung und Politik
6. Darstellung der Förderkulisse für das Projekt Masterplan Mobilität

Weitere Details zur Projektskizze können der Leistungsbeschreibung in der Anlage entnommen werden. Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind auch die notwendigen Beteiligungen der Steuerungsgruppe im REK-Prozess und der Selbstverwaltungsgremien der Gebietskörperschaften. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr des REK. Die Projektvorbereitung und Federführung liegt im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.

#### **IV. Kosten und Zeitplan**

Für die Erstellung der Projektskizze werden Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Projektleitung strebt eine Förderung an; die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der verbleibenden Kosten.

Eine Vergabe ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel für 2014 vorgesehen. Die Abarbeitung beinhaltet eine Beteiligung im REK-Prozess und der Selbstverwaltungen. Es werden in Abhängigkeit vom REK-Prozess ca. 3 Monate für die Bearbeitung veranschlagt.

Peter Todeskino  
Bürgermeister

**Anlage:**

## Anlage

Regionales Entwicklungskonzept (REK) für die Kiel-Region  
Leitprojekt Masterplan Mobilität  
Hier: Projektskizze

### **Leistungsbeschreibung einer Projektskizze für einen Masterplan Mobilität**

Die Kreise Plön, Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel wollen ihre Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Mobilität durch eine gemeinsame Verkehrsentwicklungsplanung verbessern und wollen hierzu einen Masterplan Mobilität erstellen. In einem ersten Arbeitsschritt soll hierzu vorbereitend eine Projektskizze beauftragt werden, die den inhaltlichen, zeitlichen und finanziellen Rahmen eines entsprechenden Masterplanes für die Region aufzeigt.

#### **Position 1: Grundlagenermittlung**

- 1.1 Verifizierung der Aufgabenstellung  
u. a. Überprüfung von Begrifflichkeiten/Arbeitsbegriffen wie z. B. „Masterplan Mobilität“ oder „Moderne Mobilität“
- 1.2 Auswertung erforderlicher Organisationsunterlagen  
Organisationsstrukturen, Geschäftsverteilungspläne
- 1.3 Auswertung von Arbeitsgrundlagen  
Sichtung von Konzepten, Plänen, Daten und Karten
- 1.4 Darstellung und Bewertung der vorhandenen Unterlagen und Strukturen
- 1.5 Aufzeigen von Defiziten
- 1.6 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren  
Die Ergebnisse sind zu bündeln, zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

#### **Position 2: Erstellung eines Arbeitspapiers als Projektskizze**

- 2.1 Darstellung des Mehrwertes für die Kiel Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich. Herausarbeiten der Effizienzgewinne und Bewertung an Beispielen (Erhebung, Nahverkehr etc.).
- 2.2 Herleitung von Handlungsschwerpunkten für die Moderne Mobilität im Sinne von Nachhaltigkeit in der Region  
Auf Grundlage der bisherigen Erarbeitungen des REK-Prozesses erfolgte eine Zieldiskussion. Diese ist aufzugreifen und für einen Masterplan Mobilität weiter zu entwickeln.

- 2.3 Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität  
Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungstiefe sind aufzuzeigen. An Beispielen ist dies zu erläutern. Ein Vergleich mit entsprechenden Regionen kann Parallelitäten aufzeigen.
- 2.4 Darstellung von Beteiligungsprozessen für einen Masterplan Mobilität  
Beteiligungen erhöhen die Akzeptanz der Planungen. Es sind Beteiligungsprozesse für die Erstellung des Masterplans Mobilität zu erarbeiten. Hierbei sind, in Abhängigkeit der Zielgruppen, explizite Beteiligungsformen zu nennen.
- 2.5 Entwurf einer Projektsteuerung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zuständigkeiten und Organisationsformen bei den beteiligten Gebietskörperschaften
- 2.6 Leistungsbeschreibung Masterplan Mobilität  
Auf Grundlage des Arbeitspapiers als Projektskizze ist eine Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung eines Masterplans Mobilität zu erstellen. Dabei sind entsprechende Vergabekriterien zu identifizieren und zu bewerten.
- 2.7 Kostenermittlung  
Kostenschätzung für die Erstellung eines Masterplans Mobilität. Dabei sind weiterführende Untersuchungen, wie z. B. ein Regionales Verkehrsmodell, gesondert zu beziffern.
- 2.8 Zeitplan  
Erstellung eines Zeitplanes für die Erstellung eines Masterplans Mobilität.
- 2.9 Kostenschlüssel  
Erarbeitung eines Vorschlages zur Verteilung der Kosten für einen Masterplan Mobilität.
- 2.10 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren  
Die Ergebnisse sind zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

### **Position 3: Darstellung der Förderkulisse**

- 3.1 Förderkulisse  
Ermittlung von Fördermöglichkeiten, insbesondere auch auf übergeordneten Ebenen wie Bundes- oder EU-Ebene und Darstellung der Förderkulisse und Erläuterungen.
- 3.2 Kontaktaufnahme zu möglichen Fördergebern  
Erste Kontaktaufnahmen zu entsprechenden Institutionen und Abstimmung von Förder Richtlinien.
- 3.3 Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren  
Die Ergebnisse sind mit Quellenverweise zusammenzufassen, zu erläutern und zu dokumentieren.

#### Position 4: Kommunikation zwischen den Projektpartnern, Verwaltung und Politik

- 4.1 Abstimmungstermine  
Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Projektleitung und den REK-Gremien unter Einbeziehung von Selbstverwaltungen der beteiligten Gebietskörperschaften und Verbänden. Abstimmungstermine sind zu koordinieren, vor Ort zu begleiten und Ergebnisse mittels abgestimmter Protokolle festzuhalten.  
Es sind 10 Abstimmungstermine zu kalkulieren.  
Der Einheitspreis eines Abstimmungstermins ist zu beziffern.
- 4.2 Unterstützung in der Beschlussvorbereitung  
Zur Vorbereitung der Beschlüsse sind entsprechende Vorlagen mit zu erarbeiten. Dabei sind die im REK-Prozess festgelegten Strukturen mit zu berücksichtigen.
- 4.3 Zeitplan  
Der Prozess ist anhand eines Zeitplanes darzustellen. Darin sind Entscheidungspunkte für die Projektbeteiligten gesondert zu kennzeichnen. Zeichnet sich ab, dass die genehmigten Termine überschritten werden, so hat der Auftragnehmer die federführende Stelle (Stadt Kiel) unverzüglich und mit eingehender schriftlicher Begründung über die voraussichtlichen Verzögerungen zu unterrichten und Einsparungsmöglichkeiten vorzuschlagen.  
Der Auftragnehmer hat periodische Terminkontrollberichte zu erstellen. Diese sind am letzten Arbeitstag des Monats der federführenden Stelle (Stadt Kiel) zu übergeben.

Position		Einzelpreis € (Netto)
1	<b>Grundlagenermittlung</b>	-
1.1	Verifizierung der Aufgabenstellung	
1.2	Auswertung erforderlicher Organisationsunterlagen	
1.3	Auswertung von Arbeitsgrundlagen	
1.4	Darstellung und Bewertung der vorhandenen Unterlagen und Strukturen	
1.5	Aufzeigen von Defiziten	
1.6	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
1	<b>Zwischensumme:</b> € (Netto)	-
		-
2	<b>Erstellung eines Arbeitspapiers als Projektskizze</b>	-
2.1	Darstellung des Mehrwertes für die Kiel Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich	
2.2	Herleitung von Handlungsschwerpunkte für die Moderne Mobilität im Sinne von Nachhaltigkeit in der Region	
2.3	Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität	
2.4	Darstellung von Beteiligungsprozessen für einen Masterplan Mobilität	
2.5	Entwurf einer Projektsteuerung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zuständigkeiten und Organisationsformen bei den beteiligten Gebietskörperschaften	
2.6	Leistungsbeschreibung Masterplan Mobilität	
2.7	Kostenermittlung	
2.8	Zeitplan	
2.9	Kostenschlüssel	
2.10	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
2	<b>Zwischensumme:</b> € (Netto)	-
		-
3	<b>Darstellung der Förderkulisse</b>	-
3.1	Förderkulisse	
3.2	Kontaktaufnahme zu möglichen Fördergebern	

3.3	Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren	
3	<b>Zwischensumme:</b>	€ (Netto) -
		-
4	<b>Kommunikation zwischen den Projektpartnern, Verwaltung und Politik</b>	-
4.1	Abstimmungstermine EP:	€ (Netto) -
4.1	Abstimmungstermine 10 Stück	
4.2	Unterstützung in der Beschlussvorbereitung	
4.3	Zeitplan	
4	<b>Zwischensumme:</b>	€ (Netto) -
		-
	<b>Summe € (Netto)</b>	

Vertragsgrundlagen für Ing.-Vertrag:

- Beschlussvorlagen Plö, RD, Ki
- Gesamtbericht Regionales Entwicklungskonzept
- REK-Projektblatt Masterplan Mobilität

gez. Harald Schwind



**Kreis  
Plön**  
Die Landrätin

**Sitzungsvorlage**

**051/13**

**Beratung und Beschlussfassung zum Regionalen  
Entwicklungskonzept (REK) für die KielRegion  
Hier: Leitprojekt Masterplan Mobilität  
Beauftragung einer Projektskizze zur Vorbereitung des  
Masterplans**

<b>Fertigstellungsdatum:</b>	07.10.2013
<b>Aktenzeichen:</b>	-
<b>Ansprechpartner:</b>	Herr Bernd Bureck
<b>Federführung:</b>	Fachbereich 1

	<b>Beratende Gremien</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Datum, Öffentlichkeitsstatus</b>	<b>TOP Nr.</b>
1.	Hauptausschuss	Beratung und Beschlussfassung	29.10.2013, öffentlich	.....
2.	Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Tourismus	Beratung und Beschlussfassung	30.10.2013, öffentlich	.....
3.	Ausschuss für Finanzen	Beratung und Beschlussfassung	31.10.2013, öffentlich	.....
4.	Kreistag	Beratung und Beschlussfassung	05.12.2013, öffentlich	.....

<b>Landrätin:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>öffentlich</b> <input type="checkbox"/> <b>nicht öffentlich</b>
-------------------	--

**Beschlussvorschlag:**

1. Der in der Begründung vorgeschlagenen Ausschreibung und Vergabe einer Projektskizze zur Vorbereitung eines Masterplans Mobilität für die Kiel-Region wird vorbehaltlich auch der Zustimmung durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt Kiel zugestimmt.

**2. Die Kreise Plön und Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der nach eventueller Förderung verbleibenden Kosten.**

**3. Es werden Haushaltsmittel für 2014 in Höhe von bis zu 8.333,33 € zur Verfügung gestellt.**

#### **Sachverhalt/Begründung:**

##### **I. Anlass für einen gemeinsamen Masterplan Mobilität**

Seit Anfang des Jahres 2011 wird das Regionale Entwicklungskonzept (REK) der KielRegion erarbeitet. Der Planungsprozess befindet sich nun kurz vor dem Abschluss. Es wurde ein Projektbericht erstellt, der gegliedert ist in die

REK-Leitthemen:

- Regionale Kooperation
- Flächenentwicklung
- Verkehr
- Tourismus
- Fachkräfteentwicklung
- Wirtschaft-Wissenschaft.

Die entsprechenden Facharbeitsgruppen hatten die Aufgabe, zu den vorgenannten REK-Leitthemen Vorschläge zu Maßnahmen und Projekten auszuarbeiten bzw. zu entwickeln.

Folgende Maßnahmen wurden während der Sitzung der Lenkungsgruppe des REK vom 6.6.2013 besprochen und während des Politischen Regionalforums am 27.8.2013 öffentlich vorgestellt als

REK-Leitprojekte:

1. Standortmarketing
2. Dauerhafter Planungsdialog
3. Masterplan Mobilität
4. Potentialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse (B 202/203)
5. Touristischer Planungsdialog
6. Regionale Landes-Wasser-Garten-Schau
7. Beschäftigungspotentiale für Geringqualifizierte
8. Open Campus
9. Haus der kleinen Forscher
10. Innovations- und Technologiezentrum Ostufer.

Zwei Leitprojekte, der Masterplan Mobilität und die regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse zur Ost-West-Hauptverbindungsachse B202/203 (s. o.), die in der Verantwortung der drei Gebietskörperschaften Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel liegen, sind bereits so weit entwickelt worden, dass für sie aus Sicht des Lenkungsausschusses Beschlussvorlagen vorgelegt werden können.

Der dazugehörige Maßnahmenkatalog beinhaltet für das Leuchtturmprojekt Nr. 3 die Erarbeitung eines gemeinsamen Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der Verkehre

(Masterplan Mobilität). Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und –systeme.

Mobilität ist in diesem Zusammenhang zu verstehen als Summe aus Individualverkehr (motorisiert und nicht – motorisiert) und Öffentlichem Verkehr.

Für die Tätigkeiten im Leben ist Mobilität notwendig, um beispielsweise Arbeiten, Wohnen, Ausbilden, Versorgen und Erholen miteinander zu verknüpfen. Sie ist Voraussetzung für die Lebensqualität sowie für das Funktionieren und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Region.

Das Grundbedürfnis nach Mobilität ist in Städten, verdichtetem Umland und ländliche Regionen grundsätzlich gleich stark ausgeprägt.

Allerdings nimmt das allgemeine Verkehrsaufkommen in den Städten aufgrund der demografischen Entwicklung mehr zu als im ländlichen Raum. Gleichzeitig werden in den Städten jedoch im Verhältnis zur ländlichen Region tendenziell weniger PKW Kilometer gefahren und mehr Kilometer mit dem ÖPNV.

In Bezug auf die Stadt – Land Verflechtung der Verkehre in der KielRegion ist es daher hinsichtlich der Steuerung einer gedeihlichen Regionalentwicklung von großem Interesse und Wert, die räumliche Mobilität in Gänze zu erfassen und in einen Zusammenhang zu bringen, beispielweise mit den Aussagen des Regionalen Verkehrsplanes, RNVP, und als einen Bestandteil für die Potentialanalyse zur Hauptverbindungsachse (B 202/203).

Die Gebietskörperschaften der Region arbeiten bereits in verschiedenen Teilbereichen des Verkehrs zusammen, so u.a. auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Im REK-Prozess wurde erkannt, dass es im Interesse der Region Ziel sein muss, Verkehrsplanungen noch besser aufeinander abzustimmen und – soweit erforderlich – gemeinsam zu erarbeiten. Es gilt, durch verstärkte Zusammenarbeit mögliche Synergien voll auszunutzen und die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme in der Region weiter zu entwickeln.

## **II. Leuchtturmprojekt Masterplan Mobilität**

Der zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs und des Verkehrssystems in der Region werden. Er soll gemeinsame Ziele und Handlungsschwerpunkte aufzeigen und als Basis für übergreifende Fachplanungen, aber auch für die Fachplanungen einzelner Gebietskörperschaften dienen.

Die Aufgabenstellung bedingt einen intensiven fachlichen Dialog und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsträger. Themen, wie demographischer Wandel, räumliche Wirtschaftsbeziehungen und überregionale räumliche Verflechtungen sollen unter Zuhilfenahme prozess erfahrener Fachleute bearbeitet werden. Das Zusammenwirken der beteiligten Verwaltungen und Selbstverwaltungen wird besondere Informations- und Abstimmungsprozesse erfordern, in deren organisatorischem Mittelpunkt die zu beauftragenden Fachplaner stehen.

## **III. Projektskizze**

Wegen der Vielschichtigkeit der Aufgabe und der unterschiedlich vorliegenden Daten und Planungsgrundlagen ist dem Masterplan Mobilität die Erarbeitung einer

Projektskizze vorzuschalten. Damit wird ein Abstimmungsprocedere zwischen den Gebietskörperschaften dem eigentlichen Planungsprozess vorgeschaltet. Die unterschiedlichen Ausgangslagen, die sich unterscheidenden Erwartungen an einen Masterplan sollen harmonisiert werden im Sinne eines gemeinsamen Entwicklungsziels. Mit Hilfe der Projektskizze erfolgt die Klärung der Aufgabenstellung, des Leistungsumfangs für die Gutachteraufgabe und auch die Vorbereitung des Organisations- und Ablaufmodells für die Mitwirkung der Gebietskörperschaften.

Die Projektskizze wäre eine wichtige Grundlage einer möglichen Förderung des Masterplanes.

Unter Zuhilfenahme prozesserehrender Fachleute soll die Projektskizze folgende Aussagen treffen:

1. Auswertung vorhandener Planungen, Datengrundlagen und Organisationsstrukturen
2. Mehrwert für die Kiel-Region durch Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und Vergleich mit der Praxis in anderen Regionen
3. Herleitung von Zielen für die Mobilität in der Region und die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze
4. Ableitung von Zielen und Handlungsschwerpunkten
5. Entwurf eines Grundgerüsts für einen Masterplan Mobilität mit Darstellung der Inhalte, Kosten und Zeitschiene
6. Struktur der Projektsteuerung und Beteiligungsprozesse, insbesondere zwischen Verwaltung und Politik
7. Darstellung der Förderkulisse für das Projekt Masterplan Mobilität

Weitere Details zur Projektskizze können der Leistungsbeschreibung in der Anlage entnommen werden. Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind auch die notwendigen Beteiligungen der Steuerungsgruppe im REK-Prozess und der Selbstverwaltungsgremien der Gebietskörperschaften. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr des REK. Die Projektvorbereitung und Federführung liegt im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.

#### **IV. Kosten und Zeitplan**

Für die Erstellung der Projektskizze werden Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Projektleitung strebt eine Förderung an; die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel der verbleibenden Kosten.

Eine Vergabe ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel für 2014 vorgesehen. Die Abarbeitung beinhaltet eine Beteiligung im REK-Prozess und der Selbstverwaltungen. Es werden in Abhängigkeit vom REK-Prozess ca. 3 Monate für die Bearbeitung veranschlagt.

#### **Vereinbarkeit mit Zielen und Grundsätzen:**

Der Masterplan Mobilität entspricht dem strategischen Ziel des Kreises, den ÖPNV / die Mobilität zu sichern und weiter zu entwickeln.

**Finanzielle Auswirkungen:** Ja  Nein

Für die Erstellung der Projektskizze werden in 2014 Kosten von ca. 25.000 € (Brutto) erwartet. Die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel übernehmen jeweils ein Drittel (8.333,33 €) der Kosten. Es wird angestrebt, den Kostenanteil durch Aktivierung etwaiger Fördermittel zu reduzieren.

Falls ja, handelt es sich um neue bzw. um die Ausweitung bestehender freiwilliger Ausgaben bzw. die Reduzierung von Einnahmen:

 Ja  Nein

Falls ja, welche Kompensationsmaßnahmen sind vorgesehen und welche finanziellen Auswirkungen hat die Veränderung für die 3 Folgejahre?

Die Finanzierung sollte über die E-ON Sonderdividende erfolgen.

**Alternativen:**

Es wird auf einen Masterplan Mobilität verzichtet.

**Anlage:**

Leistungsbeschreibung Projektskizze



<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/118
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
		Datum:	29.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Annika Biederbick
Mitwirkend: FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.		
<b>Fortschreibung der Indexregelung zur linearen Erhöhung der Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im freigestellten Verkehr</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, der vorgesehenen Fortschreibung der Indexregelung zuzustimmen.

**1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: ./.****2. Sachverhalt:**

Der Omnibus-Verband-Nord (OVN) hat mit Schreiben vom 04.03.2013 für die Erhöhung des Entgeltes zur Schülerbeförderung um Zustimmung des Kreistages des Kreises Rendsburg-Eckernförde gebeten. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Sachkosten sowie des Tarifabschlusses zur Erhöhung der Personalkosten wurde durch den OVN zur Dynamisierung des Schulvertrages eine Erhöhung des Preis-Index zur Schülerbeförderung in Höhe von insgesamt **4,91 %** zum 01.02.2013 ermittelt.

Seit dem Schuljahr 2005/2006 verzichten die Verkehrsunternehmen des OVN im Rahmen der Optimierung der Schülerbeförderung auf eine Erhöhung der in den Verträgen mit den Schulträgern geregelten Entgelte aufgrund von Personalkostensteigerungen. Verkehrsbetriebe, wie Autokraft GmbH, T.H. Sievers GmbH, Morten Andreßen GmbH & Co. KG, u.a. sind im OVN zusammengeschlossen und führen gemeinsam Tarifverhandlungen.

In der letzten Tarifverhandlung wurde in diesem Jahr beschlossen, dass eine Erhöhung der Personalkosten im Rahmen einer Dynamisierung der Schulverträge zum 01.02.2013 erfolgen wird.

Für den Bereich der Beschaffungskosten für Betriebsstoffe und Fahrzeuge werden Kostensteigerungen nur auf der Grundlage einer Indexregelung des statistischen Bundesamtes an die Schulträger weitergegeben. Diese Regelung galt zunächst bis zum 31. Juli 2008.

In der Sitzung des Ausschusses für Schule, Kultur und Bildung vom 7. April 2008 wurde beschlossen, die Indexregelung bis zum 31. Juli 2012 zu verlängern und zum Schuljahr 2008/2009 einmalig den Anteil der Personalkosten um den Prozentsatz der Tarifanpassung für den Bereich der Verkehrsunternehmen zu erhöhen.

Eine Entscheidung über eine weitere Verlängerung unter nochmaliger Berücksichtigung der Personalkosten wurde im Jahr 2012 aufgrund der laufenden Tarifverhandlungen im Omnibus Verband Nord (OVN) zurückgestellt.

Die Tarifverhandlungen des OVN wurden in diesem Jahr rückwirkend zum 01.07.2012 abgeschlossen. Eine Lohnerhöhung wurde für den vergangenen Zeitraum durch Einmalzahlungen an das Personal ausgeschüttet. Bei Ermittlung des Preisindex wurden diese Zahlungen bereits berücksichtigt, so dass der Kreis Rendsburg-Eckernförde aufgrund der Personalkostensteigerung keine rückwirkenden Zahlungen an die Verkehrsunternehmen zu leisten hat.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Nach jetzigem Kenntnisstand würden auf den Kreis Rendsburg-Eckernförde als Träger der Schülerbeförderung Mehrkosten für das Schuljahr 2013/2014 in Höhe von ca. 203.000,-- € zukommen. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung des Schulvertrages zum 01.02.2013 entstehen somit für das Haushaltsjahr 2013 für 10 Monate Mehrkosten in Höhe von ca. 170.000,-- €. Haushaltsmittel für die Deckung der Mehrkosten im Jahr 2013 sind vorhanden. Im Haushaltsjahr 2014 werden für 12 Monate Mehrkosten in Höhe von ca. 203.000,-- € entstehen. Da die Abrechnung der Schülerbeförderung zeitverzögert für das jeweilige Schuljahr erfolgt, ist derzeit davon auszugehen, dass eine Deckung der Mehrkosten in 2014 möglich ist.

Die Mehrkosten, die allein von den örtlichen Schulträgern zu 1/3 getragen werden, wurden bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt.

#### **Anlage/n:**

Sitzungsvorlage vom 07.04.2008

Schreiben d. Autokraft GmbH v. 04.03.2013 zur Dynamisierung  
Indexregelung – Vergütungsanpassung in %

Vorlage

für die Sitzung des Ausschusses für Schule, Sport, Kultur und Bildung  
am 07.04.2008

**Fortschreibung der Indexregelung zur linearen Erhöhung der  
Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im  
freigestellten Verkehr**

In der Vorlage zu TOP 10 der Sitzung des Ausschusses am 11.02.2008 sind u.a. auch die Überlegungen zu einer Fortschreibung der bis zum 31.07.2008 geltenden Indexregelungen dargelegt worden. - Auf die diesbezüglichen Erläuterungen in der vorgenannten Vorlage und in der Sitzung am 11.02.2008 wird Bezug genommen.

Der Ausschuss hat in der Sitzung am 11.02.2008 einstimmig zugestimmt, mit den Verkehrsunternehmen Verhandlungen über eine Verlängerung dieser Indexregelung in einem „Paket“ mit dem Themenbereich ÖPNV (Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel) zu führen.

Nach dem Ergebnis der danach geführten Gespräche kann eine Fortschreibung der Indexregelung bis zum 31.07.2012 mit einer Ausgestaltung dahingehend erfolgen, dass der Anteil der Personalkosten bei den in den bestehenden Verträgen vereinbarten Beförderungsentgelten um den Prozentsatz der derzeit verhandelten Tarifanpassung für den Bereich der Verkehrsunternehmen einmalig (auf der Basis von 2005) erhöht wird und danach bis 31.07.2012 gelten soll.

Die kommunalen Mitglieder in der seinerzeit 2004/2005 gebildeten Arbeitsgruppe sind über dieses Verhandlungsergebnis informiert worden. Bedenken gegenüber dem aufgezeigten Lösungsansatz haben sich daraus nicht ergeben.

Zu dem im Beschluss des Kreistages vom 17.12.2007 vorgesehenen Schüler-Plus-Ticket ist eine Regelung mit einer zusätzlichen Zahlung von 15,- € pro Monat für alle Schülermonatskarten vorgesehen, die zur Nutzung der Buslinien im gesamten Kreisgebiet (mit Hauptachsen nach Kiel und Neumünster hinein) außerhalb der Schultage berechtigt.

Ergänzende Informationen werden mündlich vorgetragen.

Der Ausschuss für Schule, Sport, Kultur und Bildung wird um Zustimmung zu der vorgesehenen Fortschreibung der Indexregelung gebeten.

**Amt für Kommunalaufsicht,  
Schul- und Kulturwesen**

Rendsburg, den 04.04.2008

  
Harders

## Indexregelung zur linearen Erhöhung der Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im freigestellten Verkehr

Vorgabe für Ergänzungsregelungen zu den bestehenden Beförderungsverträgen

1. Jeweils zum 01. August eines Jahres - erstmalig zum 01.08.2005 - erfolgt eine Überprüfung und gegebenenfalls Kostenanpassung des Beförderungsentgeltes.
2. Die Vergütungsanpassung nach Absatz 1 richtet sich nach folgenden Kriterien:
  - X - 60 % der Kosten stellen den Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten dar und werden für den Zeitraum von drei Jahren (vom 01.08.2005 bis 31.07.2008) nicht angepaßt.
  - 20 % der Kosten werden entsprechend der prozentualen Veränderung des Indexes für Dieselkraftstoff angepaßt. Maßgeblich sind die Angaben des Statistischen Bundesamtes, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise), Nummer der Wirtschaftssystematik 2213902.
  - 20 % der Kosten werden entsprechend der prozentualen Veränderung des Indexes für die Preisentwicklung für Omnibusse angepaßt. Maßgeblich sind die Angaben des Statistischen Bundesamtes, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise), Nummer der Wirtschaftssystematik 3315.
3. Die Vergütungsanpassung erfolgt grundsätzlich jeweils auf der Basis der Entwicklung der anteiligen durchschnittlichen Kosten bei Dieselkraftstoff und Omnibussen (Abs. 2) in dem der Vergütungsanpassung vorhergehenden Zeitraum Mai bis April im Vergleich zum entsprechenden vorangegangenen Zeitraum.  
(Insoweit gilt für eine Überprüfung zum 01.08.2005 der Zeitraum Mai 2004 bis April 2005 im Vergleich zum Zeitraum Mai 2003 bis April 2004)



Autokraft GmbH • Bunsenstr. 2 • 24145 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde  
z. H. Frau Bock  
Kaiserstraße 8

24768 Rendsburg

Autokraft GmbH  
Niederlassung Kiel  
Bunsenstr. 2  
24145 Kiel

www.bahn.de/autokraft

☎ 900, 901, 902 bis Edisonstraße

Sven Thomsen  
Telefon 0431 710738  
Telefax 0431 710776  
[Sven.Thomsen@autokraft.de](mailto:Sven.Thomsen@autokraft.de)  
Zeichen P.RS-N+AK-B2

04.03.2013

### Dynamisierung Schulverträge ab dem 01.02.2013

Sehr geehrte Frau Bock,

wie bereits in unserem Telefonat am 20.02.2013 dargestellt, können wir Ihnen nach dem Abschluss der Tarifverhandlungen im OVN jetzt die Erhöhung für die pauschalen Schulverträge benennen. Im unserem Gesprächs mit Herrn Blunck im Sommer 2012 bzw. im Schreiben an den Kreis Rendsburg-Eckernförde vom 22.08.2012 haben wir dargestellt, dass aufgrund der Kostensteigerungen in den letzten Jahren die Schulverträge im Jahr 2013 nach den in den bestehenden Verträgen getroffenen Regelungen (Entwicklung der Lohnkosten, der Kraftstoffkosten und der Kosten für die Beschaffung von Fahrzeugen anhand festgelegter Indizes) dynamisiert werden müssen. Daraus ergibt sich für das Jahr 2013 folgende Anpassung:

	Erhöhung lt. Index	prozentuale Erhöhung
Anteil Lohnkosten (60 %):	4,82 %	2,89 %
Anteil Dieselkraftstoff (20 %):	8,54 %	1,71 %
Anteil Omnibus (20 %):	1,57 %	0,31 %
<b>Ergebnis Erhöhung</b>		<b>4,91 %</b>



Autokraft GmbH  
Sitz Kiel  
Registriergericht Kiel  
HR Nr. B 133  
USt-IdNr.: DE 811435215  
Steuer-Nr. 045 231 28552

Vorsitzende des  
Aufsichtsrates:  
Ute Plambeck

Geschäftsführer:  
Alexander Möller  
(Sprecher)  
Thomas Prechtl  
Ralf Schlömer

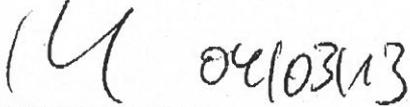
Bankverbindung:  
HypoVereinsbank  
BLZ 200 300 00  
Kto.-Nr. 2 322 600

Postbank Hamburg  
BLZ 200 100 20  
Kto.-Nr. 34 050 205

2/2

Wir bitten abschließende Zustimmung und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature and identification number: A stylized signature followed by the number 04103113.

AUTOKRAFT GmbH  
Niederlassung Kiel  
- Betrieb Kiel-Wellsee -

## **Indexregelung**

### **zur linearen Erhöhung der Beförderungsentgelte im pauschal abgerechneten Linienverkehr und im freigestellten Verkehr**

Vorgabe für Ergänzungsregelungen zu den bestehenden Beförderungsverträgen

1. Jeweils zum 01. August eines Jahres - erstmalig zum 01.08.2005 - erfolgt eine Überprüfung und gegebenenfalls Kostenanpassung des Beförderungsentgeltes.
2. Die Vergütungsanpassung nach Absatz 1 richtet sich nach folgenden Kriterien:
  - 60 % der Kosten stellen den Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten dar und werden für den Zeitraum von drei Jahren (vom 01.08.2005 bis 31.07.2008) nicht angepaßt.
  - 20 % der Kosten werden entsprechend der prozentualen Veränderung des Indexes für Dieselkraftstoff angepaßt. Maßgeblich sind die Angaben des Statistischen Bundesamtes, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise), Nummer der Wirtschaftssystematik 2213902.
  - 20 % der Kosten werden entsprechend der prozentualen Veränderung des Indexes für die Preisentwicklung für Omnibusse angepaßt. Maßgeblich sind die Angaben des Statistischen Bundesamtes, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise), Nummer der Wirtschaftssystematik 3315.
3. Die Vergütungsanpassung erfolgt grundsätzlich jeweils auf der Basis der Entwicklung der anteiligen durchschnittlichen Kosten bei Dieselkraftstoff und Omnibussen (Abs. 2) in dem der Vergütungsanpassung vorhergehenden Zeitraum Mai bis April im Vergleich zum entsprechenden vorangegangenen Zeitraum.  
(Insoweit gilt für eine Überprüfung zum 01.08.2005 der Zeitraum Mai 2004 bis April 2005 im Vergleich zum Zeitraum Mai 2003 bis April 2004)



<b>Mitteilungsvorlage</b>		Vorlage-Nr:	VO/2013/119
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	29.10.2013
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
<b>Maßnahmeplan Barrierefreiheit - Entwurf</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung	

#### Finanzielle Auswirkungen:

#### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit: entfällt

#### 2. Sachverhalt:

##### Maßnahmeplan Barrierefreiheit:

Am 23.09.2013 hat der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde den 2. RNVP des Kreises für die Jahre 2013-2017 beschlossen. Vor dem Hintergrund der im PBefG verankerten Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV (von begründeten Ausnahmen abgesehen) vollständige Barrierefreiheit herzustellen, widmet sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit dem gesonderten Maßnahmeplan Barrierefreiheit der Weiterentwicklung während der Laufzeit des RNVP.

Die eingehende Behandlung des Themas Barrierefreiheit in einem separaten Plan neben dem RNVP liegt darin begründet, dass dieser Plan bis 2017 einer kontinuierlichen politischen Diskussion unterworfen sein soll und auf der Grundlage sich ergebender neuer Erkenntnisse wiederholt Anpassung erfahren wird.

Ein Beschluss über den Maßnahmeplan Barrierefreiheit kann in der derzeitigen Entwurfsfassung nicht gefasst werden. Insbesondere die für den Plan wesentlichen Teile, das Aufbauprogramm Niederflur-Busangebot und das Ausbauprogramm Haltestellen, erfordern noch der Ergänzung. Um die Haltestellenerfassung zunächst zielführend zu vervollständigen, wird in den noch fehlenden Teilräumen die Bestandsaufnahme auf zentrale Verknüpfungspunkte/ bzw. Hauptstrecken konzentriert. Wenn die oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind, wird es eine Beschlussvorlage für den Regionalentwicklungsausschuss geben.

**Sachstand zu weiteren, sich aus dem RNVP ergebenden Aufgaben:****1. Organisation:**

Die Entwicklung eines geeigneten Organisationsmodells mit Definition der Aufgabenzuordnung hängt zunächst maßgeblich von der Organisation und dem Aufgabenprofil des landesweiten Verkehrsverbundes ab, sowie einer Entscheidung zur Partizipation. Weiter ist für gemeinsame Aufgabendurchführung auf VRK-Ebene und deren Weiterentwicklung mittelfristig ein neuer VRK-Vertrag abzuschließen.

**2. Marketing / Kommunikation**

Die in der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinVSH 2013) vorgeschriebene Umsetzung der CD-Richtlinie und deren konkrete Anwendung ist durch die Einführung eines neuen Landesweiten Designs (Stichwort: „der echte Norden“) erst einmal obsolet. Wie das neue Landesdesign konkret auch für den Bereich ÖPNV Anwendung findet, soll im kommenden Jahr entwickelt werden.

Die Auszahlung der Regionalisierungsmittel, die laut ÖPNVFinVSH auch von der Anwendung der CD-Richtlinie abhängen, ist auf Grund der beschriebenen Änderungen dahingehend gesichert.

**3. Neue Bahnhalte an der KBS 134**

Am 26.09.2013 fand eine erste Gesprächsrunde mit den beteiligten Ämtern, Verkehrsunternehmen und der LVS zum Thema Reaktivierung der Bahnhalte an der Strecke Kiel – Rendsburg statt. Der Zeitplan für den Abschluss des Projektes und die Inbetriebnahme der neuen Bahnhalte ist laut LVS für den Dezember 2014 terminiert.

Zur notwendigen Anbindung des Haltepunktes Schülldorfs mit einem Shuttle-Bus findet am 11.11.2013 eine Präsentation des Gutachtens der Hamburg-Consult, in Auftrag gegeben von der T.H. Sievers Stadtverkehr GmbH, statt. Daraus folgend wird die weitere Ausgestaltung der Shuttle-Linie mit den Kommunen abzustimmen sein.

**Anlage/n:**

Maßnahmeplan Barrierefreiheit - Entwurf

## **Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV des Kreises Rendsburg-Eckernförde**

**Maßnahmeplan ergänzend zum 2. Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises  
2013-2017**

**ENTWURF – Stand 28.10.2013**

**Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013****Inhalt:**

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen und Rechtsnormen .....</b>	<b>1</b>
<b>2.1</b>	<b>Barrierefreiheit als wichtiges gesellschaftliches Thema .....</b>	<b>1</b>
<b>2.2</b>	<b>Barrierefreiheit im ÖPNV .....</b>	<b>3</b>
<b>2.3</b>	<b>DIN-Normen und technische Richtlinien .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Anforderungen und Maßnahmen im Linienverkehr.....</b>	<b>5</b>
<b>3.1</b>	<b>Fahrzeuge – zukünftige Neubeschaffungen .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1.1</b>	<b>Busse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen („Midibusse, 12-, 15- und 18 m-Wagen)5</b>	
<b>3.1.1.1</b>	<b>Fahrzeugein- und –ausstieg.....</b>	<b>5</b>
<b>3.1.1.2</b>	<b>Fahrzeug-Innenraum .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1.1.3</b>	<b>Fahrzeugäußeres .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1.2</b>	<b>Andere Fahrzeuge.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1.3</b>	<b>Busnachrüstung .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1.4</b>	<b>Aufbau eines verlässlichen Niederflur-Busangebotes.....</b>	<b>11</b>
<b>3.2</b>	<b>Haltestellen .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2.1</b>	<b>Wartefläche .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2.2</b>	<b>Möblierung .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.3</b>	<b>Fahrgastinformation .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.4</b>	<b>Zuwegung zur Haltestelle.....</b>	<b>13</b>
<b>3.2.5</b>	<b>Im gesamten Haltestellenbereich inkl. Zuwegung.....</b>	<b>13</b>
<b>3.2.6</b>	<b>Ausbauprogamm Haltestellen.....</b>	<b>13</b>
<b>3.3</b>	<b>Fahrgastinformation .....</b>	<b>13</b>
<b>3.4</b>	<b>Serviceleistungen .....</b>	<b>15</b>
<b>3.4.1</b>	<b>Fahrschulung.....</b>	<b>15</b>
<b>3.4.2</b>	<b>Unterstützung für betroffene Fahrgäste.....</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Besondere Angebotsformen.....</b>	<b>15</b>
<b>4.1</b>	<b>Vergünstigte Taxinutzung .....</b>	<b>16</b>
<b>4.2</b>	<b>Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Außenstehende.....</b>	<b>16</b>

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

### **1 Einführung**

Am 23.09.2013 hat der Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde den 2. RNVP des Kreises für die Jahre 2013 – 2017 beschlossen. Dort sind bereits in mehreren Kapiteln weitreichende allgemeine zukünftige Anforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation/-service mit Blick auf die Barrierefreiheit enthalten. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume und Einrichtungen, besonders aber der im (zum 01.01.2013 novellierten) PBefG verankerten Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV (von begründeten Ausnahmen abgesehen) vollständige Barrierefreiheit herzustellen, widmet sich der Kreis Rendsburg-Eckernförde mit diesem gesonderten Plan der Frage von deren Weiterentwicklung während der Laufzeit des RNVP. Die eingehende Behandlung dieses Themas in einem separaten Plan neben dem RNVP liegt zum einen im Umfang der notwendigen Vorarbeiten begründet und zum anderen darin, dass dieser Plan – anders als der RNVP – bis 2017 einer kontinuierlichen politischen Diskussion unterworfen sein soll und auf der Grundlage sich ergebender neuer Erkenntnisse (z.B. zur Frage des Umbaus von Haltestellen oder den betrieblichen Möglichkeiten, Fahrten mit Niederflurbussen durchzuführen), wiederholt Anpassungen erfahren wird.

Im Mittelpunkt des vorliegenden Planes stehen die Präzisierung der Anforderungen aus dem RNVP (mit größerer Detailschärfe) und die Festlegung konkreter Maßnahmen und deren Umsetzungszeitpunkte, wie sie das PBefG fordert.

Hierbei geht es zum einen um den Aufbau eines verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrtenangebotes; hierbei geht es um

- die Definition entsprechender Linien mit
- Angabe der verlässlich mit Niederflurbussen angebotenen Fahrtendichte und
- der Einführungszeitpunkte dieser Angebote.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Verlässlichkeit zu, was die eindeutige Kennzeichnung in den Fahrplanauskunftsmedien und zusätzlich Maßnahmen bei außergewöhnlichen Notfällen (d.h. insbesondere, dass anstelle des Niederflurfahrzeugs infolge einer betrieblichen Notlage ein Hochflurfahrzeug kommt oder der Bus ganz ausfällt) erfordert.

Zum anderen gehört ebenso die Festlegung der Weiterentwicklung von barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen zum Kerninhalt dieses Planes, da deren Vorhandensein eine grundlegende Voraussetzung für den Nutzen des Niederflurbuseinsatzes darstellt. Besonders hervorzuheben ist diesem Zusammenhang, dass in den meisten Fällen die Baulast nicht beim Kreis sondern bei den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden oder beim Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr liegt.

Nicht zuletzt ist auch Gegenstand dieses Planes, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Bereichen Service und Fahrgastinformation (inkl. deren Umsetzungszeitpunkte) festzulegen. Hintergrund hierfür ist der Umstand, dass der volle Nutzen der Barrierefreiheit für Fahrgäste des ÖPNV mit Behinderungen erst dann zum Tragen kommt, wenn die gesamte Reisekette einschließlich der Informationsbeschaffung entsprechende Kriterien erfüllt.

### **2 Grundlagen und Rechtsnormen**

#### **2.1 Barrierefreiheit als wichtiges gesellschaftliches Thema**

Am 01.05. 2002 ist das **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)** in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten; im Land Schleswig-Holstein ist am 01.01. 2003 ein analoges „**Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein**“ (**LBGG**) in Kraft getreten. Ziel ist die Beseitigung von

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sowie die Sicherstellung von deren gleichberechtigter Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und einer selbstbestimmten Lebensführung. U.a. auch für den Bereich „Verkehr“ wird dort aus diesem Grunde die Herstellung von Barrierefreiheit gefordert. In § 8 BGG ist dementsprechend geregelt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Gemäß § 11 LBGg sind Neubauten, größere Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffung neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Belange behinderter und älterer Menschen sowie anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu gestalten oder durchzuführen.

Eine weitere wichtige Norm ist die **UN-Behindertenrechtskonvention** vom 13.12.2006, der die Bundesrepublik Deutschland durch Bundestags- und Bundesratsbeschluss zugestimmt hat. In Art. 9 ist dort gefordert, für Menschen mit Behinderungen „gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information, Kommunikation einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und –systemen sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Räumen offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“. In diesem Sinne wird die Notwendigkeit einer Feststellung und Beseitigung von Barrieren und Zugangshindernissen und -barrieren (namentlich auch für Transportmittel) festgestellt. Gemäß Art. 20 sind Maßnahmen zu treffen, um persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen, indem u.a. selbige gemäß den Wünschen der jeweils Betroffenen hinsichtlich Art und Weise sowie Zeitpunkt zu erschwinglichen Kosten erleichtert wird.

Grundsätzlich ist die Herstellung von Barrierefreiheit, die auch in diesen Rechtsnormen zum Ausdruck kommt, eine Bestandteil der übergeordneten Zielsetzung der **Inklusion** von Menschen mit Behinderungen. Hierunter ist zu verstehen, dass solchen Menschen dieselben Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben einzuräumen sind wie den Nichtbehinderten, ohne ihnen dabei eine Sonderbehandlung angedeihen zu lassen. Für den Bereich des ÖPNV bedeutet dies, dass im allgemein zugänglichen Linienverkehr ausreichende Angebote vorgehalten werden müssen, die Menschen mit Behinderungen ohne fremde Hilfe nutzen können. Die Bundesregierung hat 2011 einen „**Nationalen Aktionsplan**“ zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet, welcher im Hinblick auf den ÖPNV auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen und an deren Erfordernisse angepasste Haltestellen abstellt.

Wie erwähnt, steht bei diesen Rechtsnormen und Selbstverpflichtungen die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im Mittelpunkt. Das statistische Bundesamt hat für 2011 einen Anteil von Schwerbehinderten (Menschen, denen von den Versorgungsämtern eine Behinderungsgrad von 50 und mehr zuerkannt wird) an der Gesamtbevölkerung Deutschlands in Höhe von 8,9% ermittelt. Über 60% hiervon hatten körperliche Behinderungen, dabei 13% an den Armen/Beinen, 12% an Wirbelsäule/Rumpf. 5% waren von Blindheit/Sehbehinderung, 4% von Schwerhörigkeit/Gleichgewichts- bzw. Sprachstörungen betroffen. Bei 24% der Schwerbehinderten wurde der höchste Grad (100) festgestellt. Eine genaue Zahlen über den Anteil von Menschen, für die physische Barrieren (Höhenungleichheiten) ohne fremden Hilfe nicht zu überwinden sind, ist hieraus nicht ableitbar; ein erheblicher Anteil der als schwerbehindert i.o.S. geltenden Menschen dürfte hiervon betroffen sein. Der Abbau physischer Barrieren hilft allerdings einem weit größeren Personenkreis, nämlich **allen in ihrer Mobilität in irgendeiner Weise eingeschränkten Menschen**; hierzu zählen u.a. Mütter/Väter mit Kinderwagen, Reisende mit schweren Gepäckstücken, Menschen beim Einkauf mit größeren Tragetaschen. Ganz besonders dient dies auch der – im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel – immer größer werdenden Zahl älterer Menschen, da mit zunehmendem Alter vielfach die Beweglichkeit nachlässt und deshalb auch die Zahl der Menschen, die sich eines Rollators bedienen, entsprechend den Beobachtungen stetig zunimmt. Unter Berücksichtigung dieser von

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne betroffenen Personengruppen werden Fahrgast- bzw. Bevölkerungsanteile von 20 bis über 30% genannt (Quellen: Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.; Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung/Leitfaden Unbehinderte Mobilität). Aber auch Barrierefreiheitsmerkmale im Hinblick auf Seh- oder Hörgeschädigte sind für Menschen ohne Beeinträchtigungen der Seh- oder Hörfähigkeit von Vorteil: die gute Les- und Hörbarkeit von Fahrgastinformationen und die Anwendung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ (der Umstand, dass visuelle und akustische Informationen zur Anwendung kommen) verbessert die Information, bietet also grundsätzlich einen Gewinn.

### **2.2 Barrierefreiheit im ÖPNV**

Gesellschaftliche Teilhabe ist in der heutigen Zeit untrennbar mit der Möglichkeit der Mobilität verbunden. Somit gilt auch in diesem Bereich, deren Bestandteil der ÖPNV ist, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu ergreifen, was auch in den o.g. Rechtsnormen seinen Niederschlag findet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Personenkreis der Menschen mit Behinderungen in unterdurchschnittlichem Maße über ein privates motorisiertes Verkehrsmittel verfügt und auch angesichts i.d.R. nicht rollstuhlgerechter KFZ nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften hat; somit ist die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel grundlegende Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Daneben gilt auch in diesem Bereich gemäß den oben dargestellten Sachverhalten, dass ein großer Teil der Nutzer von Barrierefreiheit profitiert, weil die Zugänglichkeit zum System ÖPNV erleichtert wird.

Das zum 01.01.2013 in Kraft getretene novellierte **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** beinhaltet auch dementsprechend in § 8 Abs. 3 die Zielsetzung, bis zum 01.01.2022 (von konkret zu begründenden Ausnahmen abgesehen) für die Nutzung des ÖPNV vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Für Regionale Nahverkehrspläne wird eine Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen entsprechend dieser Zielsetzung gefordert; sie müssen auch Aussagen über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben enthalten und eine frühzeitige Beteiligung von Interessenvertretungen der o.g. Personengruppen ist zu gewährleisten. (In § 62 Abs. 2 wird den Ländern das Recht eingeräumt, im Hinblick auf die Verwirklichung der Barrierefreiheit das o.g. Datum zu auf einen späteren Zeitpunkt festzulegen und Ausnahmetatbestände zu bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Voraussetzung ist, dass dieses nachweislich aus ökonomischen oder technischen Gründen unumgänglich ist.)

Ergänzend hierzu und in Übereinstimmung mit dem LBGG wurde für Schleswig-Holstein in einer landesweiten Arbeitsgruppe eine **landesweiten Checkliste zur Barrierefreiheit in Regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden** verfasst, die unter anderem Orientierung geben soll, welche Aspekte hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit im ÖPNV“ zu beachten sind, und die bei der Beteiligung von Vertretern der Menschen mit Behinderungen im Rahmen der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne heranzuziehen ist.

Auch in der **Verordnung (EU) 181/2011**, die sich mit Fahrgastrechten im Busverkehr befasst, kommt die Zielsetzung der Gleichstellung und Integration von Menschen mit Behinderungen zum Ausdruck. Artikel 1 bestimmt generell das Verbot der Diskriminierung und die obligatorische Unterstützung von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Wesentliche Teile dieser Verordnung betreffen Fernlinienverkehre; generell für Linienverkehre gelten: diskriminierungsfreier Fahrscheinverkauf (ohne Aufpreis), Forderung der Mitarbeiterschulung, Haftung des Verkehrsdienstleisters für Beschädigung von Rollstühlen/anderen Mobilitätshilfen u. Hilfsgeräten, Gewährleistung der Fahrgastinformation und der Unterrichtung über Fahrgastrechte (in zugänglicher Form), Beschwerdemanagement im Hinblick auf Fahrgastrechte sowie Bestimmungen zum Beschwerdeverfahren.

## Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013

Die **EU-Omnibusrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG)** schreibt seit Februar 2005 verbindlich vor, dass europaweit im Stadtverkehr nur noch Omnibusse zugelassen werden, die für die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Menschen eingerichtet sind. Art. 3 (1) fordert (mindestens) einen Stellplatz für Rollstuhlfahrer. Detaillierte Vorgaben zur Busausstattung werden dort im Anhang gegeben. Übertragung auf nationales Recht hat die Richtlinie bei der **Straßenverkehrszulassungsordnung** gefunden. In § 30d wird dort bestimmt, dass Kraftomnibusse mit mehr als 22 Sitzplätzen (und vorhandenen Stehplätzen), die „die Beförderung auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (Anhang 7 zur vorgenannten EG-VO) entsprechen müssen. Für andere Fahrzeuge, die mit entsprechenden Einrichtungen ausgerüstet sind, gelten diese Vorschriften entsprechend.

### 2.3 DIN-Normen und technische Richtlinien

Im Hinblick auf die praktische Umsetzung der Anforderung der Barrierefreiheit sind verschiedene DIN-Normen und technische Richtlinien von Belang. Solche Normen haben keinen verpflichtenden Charakter wie Gesetze oder Verordnungen, sondern stellen Empfehlungen dar, wie eine möglichst optimale Nutzbarkeit des jeweiligen Betrachtungsgegenstands für Menschen mit Behinderungen sichergestellt werden kann, dies allerdings ausführlich und detailreich. Zu beachten ist dabei, dass in diesem Bereich fortlaufend neue Erkenntnisse gewonnen werden, so dass – wie in den vergangenen Jahren schon – die Inhalte der Normen im Detail Veränderungen unterworfen sein können.

Relevanz im Bereich der Bushaltestellen besitzen die DIN-Norm 18040-3 für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (Inhalt: Maße für benötigte Verkehrsräume mobilitätsbehinderter Menschen, Anforderungen zu Information und Orientierung, an Oberflächen, Mobiliar im Außenraum und Wegeketten – Quelle: [www.nullbarriere.de](http://www.nullbarriere.de)) und die DIN-Norm 32984 für Bodenindikatoren/Leitstreifen (Inhalt: Anforderungen an Bodenindikatoren und sonstige Leitelemente: Form, Maße der Profile und erforderlicher Leuchtdichtekontrast, Anordnung der Indikatoren – Quelle [www.nullbarriere.de](http://www.nullbarriere.de))

Für die Fahrgastinformation ist die DIN-Norm 32975 (bezieht sich auf die Gestaltung von Information im öffentlichen Raum und beschreibt dabei Schriftgrößen, Kontraste<sup>1</sup>, Kennzeichnung von Niveauwechseln und Hindernissen – Quelle [www.unbehindertmobil.de](http://www.unbehindertmobil.de)) und auch die DIN-Norm 32981 (für akustische Signale, beschreibt taktile und akustische Signalgeber bei Straßenverkehrs-Signalanlagen – Quelle [www.unbehindertmobil.de](http://www.unbehindertmobil.de)) von Bedeutung.

Zusätzlich besitzen im Hinblick auf Internetdarstellungen und -nutzungen die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0 und die Richtlinien für barrierefreie Webinhalte (WCAG, im Internet unter [www.w3.org/Translations/WCAG20-de](http://www.w3.org/Translations/WCAG20-de)) 2.0 Bedeutung – letztere stellen ausführlich dar, wie Inhalte von Internetseiten zu gestalten sind, damit sie für alle Nutzer grundlegende Eigenschaften wie Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Robustheit erfüllen.

Ferner hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mehrere Werke mit Bedeutung für Barrierefreiheit (im Verkehrsraum) herausgegeben (Quelle [www.unbehindertmobil.de](http://www.unbehindertmobil.de)):

- RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen),
- EFA 02 (Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs, geht auch auf Haltestellen ein),

<sup>1</sup> ) Maßgeblich ist der Leuchtdichtekontrast zweier angrenzender Flächen bzw. eines Objektes zu seinem Hintergrund. Formel:  $\text{Kontrast} = (\text{Leuchtdichte } 1 - \text{Leuchtdichte } 2) / (\text{Leuchtdichte } 1 + \text{Leuchtdichte } 2)$ . Die Leuchtdichte ist das photometrische Maß für das, was das menschliche Auge als Helligkeit wahrnimmt (Quelle: Wikipedia). Folglich kommt es auf gute Hell-Dunkel-Kontrastierung an. Extremwerte des Leuchtdichtekontrastes sind 0 (kein Kontrast), +1 (maximaler Kontrast bei hellem Objekt in dunkler Umgebung) und -1 (maximaler Kontrast bei dunklem Objekt in heller Umgebung). Im Allgemeinen werden für Informationen Kontraste von mindestens 0,7, bei Schwarz-Weiß-Kombinationen von 0,8 gefordert und im Falle von Bodenindikatoren 0,4.

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (speziell zum Thema Barrierefreiheit).

### **3 Anforderungen und Maßnahmen im Linienverkehr**

Dieser Abschnitt bildet das Kernstück des vorliegenden Planes. Hier werden zum einen zukünftige Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Serviceleistungen und Informationen, die im RNVP bereits dargestellt wurden, präzisiert auf der Grundlage der Anlagen zur in Kap. 2.2 genannten landesweiten Checkliste sowie der geltenden DIN-Normen. Zum anderen wird der Anforderung aus dem PBefG der Benennung von Maßnahmen mit Umsetzungszeitpunkten mit Blick auf die Verwirklichung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 Rechnung getragen (**noch zu ergänzen!**).

#### **3.1 Fahrzeuge – zukünftige Neubeschaffungen**

Bereits im RNVP ist festgelegt, dass zukünftig neu beschaffte Busse den Kriterien der Barrierefreiheit entsprechen müssen. Viele dieser Kriterien sind dort bereits aufgeführt und werden nachfolgend noch detaillierter dargestellt. Gemäß RNVP soll der Bestand an im Kreis im Einsatz befindlichen Niederflurbussen von derzeit nahezu zwei Dritteln auf 80% bis zum Ende der Laufzeit des RNVP steigen. Hier ist anzumerken, dass diese Aufstockung ausschließlich im Regionalbusverkehr erfolgen muss und somit dort eine erheblich höhere Steigerung notwendig ist, da die Stadtverkehrsunternehmen bereits jetzt keine Hochflurbusse mehr einsetzen.

##### **3.1.1 Busse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen („Midibusse, 12-, 15- und 18 m-Wagen)**

Wie unter 2.2 beschrieben, müssen gemäß StVZO Kraftomnibusse mit mehr als 22 Sitzplätzen (und vorhandenen Stehplätzen), die „die Beförderung auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechen. Daher sind für diese Fahrzeuge die nachfolgend beschriebenen Anforderung bei Neubeschaffungen zu erfüllen.

##### **3.1.1.1 Fahrzeugein- und –ausstieg**

- Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise (stufenloser Zugang der Mehrzweckfläche und Behinderten-Sitzplätze) mit maximaler Einstiegshöhe an mind. einer Fahrzeugtür von max. 32 cm über Fahrbahnniveau,
- Klapprampe (mind. 100 cm breit und 80 cm lang, Belastbarkeit mind. 350 kg) an der 2. Tür und Absenkvorrichtung; alternativ zur Rampe Hublift möglich (mind. 80 cm breit und 1,20 m lang, mit Abrollsicberung frontal mind. 10 cm und seitlich mind. 5 cm),
- Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe 85 cm über Bussteigniveau (entspricht max. 1,30 m über Fahrbahnniveau),
- Tastergröße mind. 25 cm<sup>2</sup>, einfach bedienbar mit minimalem Kraftaufwand und optisch kontrastreicher Gestaltung sowie Rückmeldefunktion,
- optisch kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches der Einstiegstür(en) an der Fahrzeugaußenseite,
- einheitlicher Kennzeichnungstandard für alle Fahrzeuge,
- ausreichend bemessene Türbreiten:
  - mit Rollstuhlzugang mind. 90 cm (mind. 80 cm zwischen den Handläufen)
  - sonst: Einzeltür mind. 65 cm, Doppeltür mind. 120 cm,
- Piktogramm-Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderung (optisch kontrastreich; Bildzeichengröße mind. 3,6 cm)
- bei automatischer bzw. Zwangsschließung:
  - akustische und optische Warnung während des Schließvorgangs,

## Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013

- spezieller Türöffnungstaster für längere Türöffnungszeit inner- und außerhalb des Fahrzeugs (85 cm Höhe über Bussteig bzw. Fahrzeugbodenniveau, 50 cm seitlicher Abstand von Wänden und Einbauten).



Abb. 1: ausgeklappte Rampe, Piktogramme (links) und Türöffner (rechts) an 2. Tür



Abb. 2: Türöffner an 2. Tür (Zugang mit Klapprampe)



Abb. 3: Piktogramme an der Fahrzeugfront

Alle drei Abbildungen Normalwagen (Low Entry) der Autokraft

### 3.1.1.2 Fahrzeug-Innenraum

- Mindestens 1 Rollstuhlplatz (als Teil der Mehrzweckfläche, die daneben für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren, sperriges Gepäck vorgesehen ist):
  - Anordnung in Längsrichtung,
  - Mind. 1,30 m Länge, 75 cm Breite,
  - Manövrierfläche mind. 1,50 m x 1,50 m,
  - Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (Rückhaltelehne mit klappbarer seitlicher Armlehne oder Verankerungs-/Gurtrückhaltesystem),
  - Waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung (Höhe 80 – 95 cm) oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung,
  - Kennzeichnung mittels Piktogramm (mind. 4 cm Bildzeichengröße),
  - Haltanforderungstaster in 85 cm Höhe und mind. 50 cm Abstand von Wänden und Einbauten (muss bei mehr als einem Rollstuhlplatz von jedem aus erreichbar sein),
  - Aufklappbare Sitzflächen,
- stufenlose Erschließung der Mehrzweckfläche mit Rollstuhlplatz/plätzen und der Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen,
- mind. 90 cm Durchgangsbreite zwischen der Tür mit Rollstuhlzugang und Rollstuhlplatz/Mehrzweckfläche,
- mindestens 2 Sitzplätze, die für behinderte Fahrgäste bestimmt sind:
  - in der Nähe stufenlos zugänglicher Türen,
  - im Blickfeld des Fahrpersonals,
  - dürfen nicht seitlich angeordnet sein,
  - Auszeichnung mit Piktogrammen (optisch kontrastreich, Bildzeichengröße mind. 4 cm),
  - klappbare Armlehnen zwischen Sitzfläche und Gang,
  - von jedem dieser Plätze aus erreichbare Haltanforderungstaster,
  - möglichst Blindenhund-Platz unter oder neben einem dieser Plätze,
- kontrastreiche Innenraumgestaltung, d.h.
  - sich gut voneinander abhebende Elemente wie Boden, Sitze, Festhaltevorrichtungen, Haltanforderungstaster inkl. optischer Rückmeldefunktion,
  - Markierung von Stufen, Trittkanten und sonstigen Gefahrenbereichen,

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

- mit Markierung versehene im Fahrgastraum befindliche Scheiben,
- ebene Bodenbeläge aus rutschfesten Materialien sowie Ganglängsneigung zwischen Tür mit Rollstuhlzugang und Rollstuhlplatz max. 8%, Querneigung max. 5%,
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten im gesamten Fahrzeug:
  - durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Türen zu allen Zielen,
  - möglichst senkrechte Haltestangen an mindestens jedem 2. (Doppel-) Sitzplatz,
  - Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich und bei Gelenkwagen im Gelenkbereich,
- Helle, blendfreie und gleichmäßige Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe),
- Halтанforderungstaster mit folgenden Eigenschaften:
  - in ausreichend bemessener Anzahl,
  - akustische (angemessene Lautstärke) und optische (Anzeige „Bus/Wagen hält“) Rückmeldefunktion,
  - einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand,
  - Erhabenheit,
- Optische Informationsübermittlung:
  - Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel vor der Abfahrt, vor der nächsten Haltestelle von deren Namen,
  - Sicht- und Erkennbarkeit von jedem Sitz- und Stehplatz aus,
  - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen,
  - Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe mind. 4 cm,
  - optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdicht und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
  - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
  - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen
  - Vermeidung von Laufschriften,
  - ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),
- Akustische Informationsübermittlung:
  - Ansage des Namens der nächsten Haltestelle vor deren Erreichen sowie optional Anschlussmöglichkeiten (sofern vorhanden), Fahrtziel, wichtige Zwischenhalte und Störungsinformationen z.B. bei Umleitungen,
  - akustischen Ankündigungssignal vor der Ansage,
  - geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrzeug
  - verständliche und deutliche Artikulation,
  - Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.

**Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**



**Abb. 4:** Außenschwingtür und großzügige Mehrzweckfläche gegenüber (Niederflur-Gelenkwagen der KVG)



**Abb. 5:** Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; 2 Klappsitze, kontrastreiche Haltemöglichkeiten und Absatz-Markierungen (Niederflur-Gelenkwagen der Autokraft)



**Abb. 6:** Mehrzweckfläche neben der 2. Tür; erschwerte Zugänglichkeit durch Innenschwingtür und Trennscheibe; Halteanforderungstaster links (Low-Entry-Wagen, Autokraft)



**Abb. 7**



**Abb. 8**



**Abb. 9**



**Abb. 10**



**Abb. 11**



**Abb. 12**

## Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013



Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15



Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18



Abb. 19



Abb. 20



Abb. 21

### 3.1.1.3 Fahrzeugäußeres

- optisch kontrastreiche Gestaltung vorstehender Bauteile (wenn vorhanden),
- optische kontrastreiche Kennzeichnung der Einstiegstür(en),
- optische Informationsübermittlung:
  - Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel, ggf. ergänzt durch wichtige Zwischenhalte an der Front und rechten Flanke des Fahrzeugs,
  - Anzeige der Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Fahrzeugflanke,
  - Zeichen- und Buchstabenhöhe an der Front und am Heck (und der linken Flanke) mind. 17 cm, an der rechten Flanke mind. 10 cm (in Ausnahmefällen, z.B. bei notwendiger Zweizeiligkeit mind. 5 cm),

## Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013

- Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),
  - optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdichte und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
  - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
  - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
  - Vermeidung von Laufschriften,
  - Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen),
- Akustische Informationsübermittlung:
- Ansage von Liniennummer und Fahrtziel jeweils ankommender/abfahrender Busse an der Haltestelle durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (fahrerinduziert) oder an der Haltestelle (z.B. in DFI integrierte Lautsprecher) (kann in beiden Fällen situationsgebunden erfolgen, also bei Erkennen eines blinden/sehbehinderten Fahrgastes durch den Fahrer bzw. auf Anforderung des Fahrgastes per Knopfdruck),
  - Akustischen Ankündigungssignal vor der Ansage,
  - Geeignete Lautstärke, gleichmäßige Hörbarkeit im gesamten Fahrgastbereich,
  - Verständliche und deutliche Artikulation,
  - Mitteilung außerordentlicher Betriebslagen, Störungen, ggf. Verhaltensanweisungen.

### 3.1.2 Andere Fahrzeuge

Im ÖPNV des Kreises sind neben den klassischen Linienbusmodellen auch Kleinbusse mit unter 22 Sitzplätzen und Reisebusse im Einsatz. Auch wenn für diese die in 2.2 dargestellte Bestimmung der StVZO nicht verpflichtend ist, ist unter Beachtung des Stichtages 01.01.2022 grundsätzlich auf Barrierefreiheit zu achten. Konstruktionsbedingt sind Abweichungen von den o.g. Merkmalen möglich.

Bei **Kleinbussen** entfällt ggf. die 2. Tür, so dass der niveaugleiche Einstieg beim Fahrer vorhanden sein muss. Dann entfällt die Notwendigkeit der äußeren Anforderungstaster. Aufgrund der geringen Fahrzeugabmessungen kann die Höhe der Zeichen der Front- und Heckanzeige auf 10 cm reduziert sein und die seitliche Anzeige entfallen. Die Positionierung der Frontanzeige kann neben dem Fahrerplatz sein.

Beim Einsatz von **Reisebussen** ist – zumindest bisher – Hochflurkonstruktion typisch. Infolgedessen soll der Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr grundsätzlich minimiert werden und gemäß RNVP auf Strecken, bei denen keine Beförderung von Menschen mit Behinderungen zu erwarten ist, beschränkt werden (Schülerverkehr). Mit Blick auf die Anforderung der Barrierefreiheit im Fernbus-Linienverkehr (§ 42 b PBefG) bietet die Fahrzeug- bzw. Zubehörindustrie Einstiegshelfen für Fahrgäste mit Rollstühlen an. Eine entsprechende Berücksichtigung der im genannten § niedergelegten Bestimmungen bei neu beschafften Fahrzeugen ist daher erforderlich, um die Option zu eröffnen, auch ab 2022 diese noch im Linienverkehr einsetzen zu können.

**Taxen** (als Linien- oder Anrufangebot) spielen derzeit im Linienverkehr des Kreises nur eine untergeordnete Rolle. Sollten solche Angebotsformen eine Ausweitung erfahren, ist auch hier die Möglichkeit der Beförderung von Menschen mit Behinderungen zu beachten. Allerdings ist hierfür von Belang, ob die unter 4.1 dargestellte Angebotsform eingeführt werden soll; diese bietet ggf. eine ausreichende Ersatzlösung, zumal mit dieser eine Tür-zu-Tür-Beförderung gewährleistet werden kann, was bei Linien- oder Anruftaxen nicht ohne weiteres der Fall ist. In jedem Falle wird vsl. eine weitere Verbreitung von für Rollstühle geeigneten Fahrzeugen, wie sie die Fahrzeugindustrie anbietet, im Taxi-Gewerbe des

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

Kreises erforderlich sein. Derzeit sind solche Fahrzeuge auf die Standorte Kiel, Neumünster, Rendsburg, Schacht-Audorf, Eckernförde, Hohenwestedt und Todenbüttel beschränkt (Quelle: www.mobilitaetsportal.info).

### **3.1.3 Busnachrüstung**

Vor dem Hintergrund des Stichtags 01.01.2022 sind Niederflur-Fahrzeuge, die den oben dargestellten Merkmalskatalog nicht komplett aufweisen und (angesichts ihres Baujahres) absehbar dann noch im Einsatz sein werden, umzurüsten (nach Möglichkeit bis Ende 2017)

### **3.1.4 Aufbau eines verlässlichen Niederflur-Busangebotes**

Wie im RNVP dargestellt, soll sukzessive ein verlässlich barrierefreies Fahrtenangebot im ÖPNV des Kreises aufgebaut werden, das auch in den Fahrplantabellen kenntlich zu machen ist (vgl. 3.3). Zunächst soll dabei auf Hauptstrecken ein Grundangebot von ein bis zwei werktäglichen Fahrtenpaaren die Anbindung an die Zentralorte ermöglichen.

### **Konkrete Entwicklungsschritte sind noch mit der Autokraft in Abstimmung. Grundsätzliche Strategie:**

- Kurzfristig (Fahrplanwechsel 2013, spätestens 2014)\*:
    - auf Hauptlinien (auf denen bereits jetzt üb. 25% Niederflurbusse verkehren) 2, in Ausnahmefällen 1 Fahrtenpaar/Tag Niederflur,
    - auf den meisten von diesen (heute schon rd. 40% Niederflur im Mittel) ab Fahrplanwechsel 2015 50% Niederflur-Quote mo-fr (Wochenende/Feiertag möglichst 100% - Kleinbusproblematik!!!!)
    - übrige Linien bis Fahrplanwechsel 2017 dito
  - Sich hieraus betrieblich ergebende Niederflur-Angebote auf Nebenlinien ermitteln u. ausweisen.
  - Bedarfe im Schülerverkehr (Schüler im Rollstuhl) jährlich ermitteln/an VU leiten und entsprechend Niederflur-Busse einsetzen.
  - Für Fälle, in denen entgegen der Planung und Ausweisung in den Fahrplanmedien ein Hochflur- anstelle eines Niederflurfahrzeugs zum Einsatz kommt, muss eine Ersatzlösung (z.B. Behinderten-Taxi) vorgehalten werden.
- \*) bereits heute vollständig mit Niederflur-Bussen bediente Linien (Stadt- und Stadt-Umlandverkehre Kiel, Neumünster, Rendsburg, Eckernförde) werden erhalten

## **3.2 Haltestellen**

Damit der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge seinen vollen Nutzen entfalten kann, ist von herausragender Bedeutung, auch die Haltestellen barrierefrei zu gestalten, denn barrierefreie Fahrzeuge und entsprechend gestaltete Haltestellen sind zwei elementare, sich gegenseitig ergänzende und wechselseitig notwendige Komponenten für einen barrierefreien ÖPNV; anderenfalls ist die Zugänglichkeit des Busses insbesondere für Menschen mit Behinderungen nur erschwert bzw. gar nicht möglich, so dass der durch die Verkehrsunternehmen zu tätige Aufwand ins Leere läuft. Zudem bietet sich hier die Möglichkeit, die als „Visitenkarte des ÖPNV“ fungierende Haltestelle modern und kundenfreundlich zu präsentieren. Bei einer vollständig barrierefrei gestalteten Haltestellenanlage sind alle Bereiche – Zuwegung, Wartefläche, Möblierung und Fahrgastinformation – zu betrachten. Die einzelnen Gestaltungsmerkmale für die jeweiligen Bereiche sind nachfolgend aufgeführt. Sie sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen an Bushaltestellen zukünftig zu berücksichtigen. **Ein Ausbauprogramm nach Proiritäten ist unter 3.2.6 dargestellt. Noch nicht möglich, da Bestandsaufnahme noch im Gange!**

### **3.2.1 Wartefläche**

- Bordsteinhöhe:  
im Stadtverkehr 18 cm,

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

im Regionalverkehr 16 oder 18 cm, zumindest entsprechende Erhöhung im Bereich der 2. Bustür: Breite mind. 2 m, Tiefe mind. 2,50 m, Anrampung flach (max. 6%) und nicht im Türbereich,

- Freihaltung von Einbauten, Möblierungen oder sonstige Hindernisse in einem Streifen von 1,50 m parallel zum Bordstein im gesamten Haltestellenbereich,
- im Bereich der 2. Bustür Freiraumfläche 1,50 m Breite x 2,50 m Tiefe (wegen Platzbedarfs für fahrzeugseitige Klapprampe),
- Ausstattung mit Bodenindikatoren:
  - Auffindestreifen (Rippenplatten, Rippenausrichtung parallel zum Bordstein!) quer zum Gehweg über gesamte Gehwegbreite, Tiefe 90 cm, Positionierung passend zum Auffinden der vorderen Bustür,
  - Warnstreifen parallel zur Bordsteinkante (in Bordsteine integriert<sup>2</sup>),
  - Leitstreifen (Rippenplatten, 30 cm breit) parallel zum Bordstein, Abstand von Bordsteinkante 60 cm,
  - Bei Haltestelle ohne Verbindung zum Gehweg: Standort-/Einstiegszonenmarkierung
- Bodenindikatoren müssen optisch und taktil kontrastreich oder mit Begleitstreifen versehen sein,
- keine Hindernisse in weniger als 60 cm Entfernung von den Bodenindikatoren,
- Bodenfläche befestigt, mit ebenem, rutschfesten Belag,
- keine Stufen, Schwellen oder Spalten über 3 cm bzw., wenn vorhanden, mit taktil wahrnehmbarer u. optisch kontrastreicher Markierung versehen,
- Führung von Radwegen, wenn vorhanden, konfliktfrei, d.h. nicht über Warteflächen bzw. zwischen dieser und Bordstein.

### **3.2.2 Möblierung**

- Unterstand,
- transparente Unterstand-Wand auf der Seite, von der der Bus kommt (Sichtbeziehung!),
- Vorhandene transparente Flächen (z.B. Unterstand-Glaswände) entspiegelt und mit 2 horizontalen Sicherheitsmarkierungen versehen; deren Höhe über Boden: 40 – 70 und 120 – 160 cm; sie müssen optisch kontrastreich sein,
- Sitzgelegenheit, Höhe der Sitzfläche 48 bis 50 cm, waagerechte Lage, mit Rückenlehne und Armlehne, Ausstattung mit Sockel (mind. 3 cm Höhe) oder Tastleiste (max. 15 cm Höhe über Boden), Position der Sitzgelegenheit nicht unterhalb der Fahrgastinformationsaushänge,
- generell optisch kontrastreiche Gestaltung der Einbauten und Objekte,
- Beleuchtung (gleichmäßig, blendfrei!).

### **3.2.3 Fahrgastinformation**

- mindestens Fahrplan (mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen, z.B. Bus kommt nicht oder es kommt statt planmäßigem Niederflur- ein Hochflurfahrzeug),
- Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,40 m,

<sup>2</sup>) bewährt haben sich hier Profil-Bordsteine wie z.B. „Kasseler Sonderbord“: Dieser Bordstein bietet an der Oberseite eine breite, rautengenopte Trittfläche, so dass die Trittsicherheit hoch ist, eine gute Abgrenzung zur Fahrbahn gewährleistet wird und diese ertastet werden kann. Die (fahrbahnseitige) Anlauffläche ähnelt in ihrem Profil dem Reifenquerschnitt und ist besonders glatt, was die Reifen des Busses schont; ferner ist der Bordstein verschiebesicher und widerstandsfähig gegen Frost und Tausalz. Selbstverständlich erfüllt er die Höhenanforderung zum niveaugleichen Einstieg in (abgesenkte) Niederflurbusse.

## Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013

- mind. 1,50 m x 1,50 m Bewegungsraum vor dem Aushang,
- Gute Lesbarkeit (Schriftgröße<sup>3</sup>, Kontraste, Deutlichkeit) nach DIN-Norm 32975

### 3.2.4 Zuwegung zur Haltestelle

- Zugänglichkeit darf nicht ausschließlich über Treppen vorhanden sein,
- keine Stufen/Schwellen mit mehr als 3 cm,
- Mindestbreite der Zuwegung 1,80 m,
- bei zum Erreichen der Haltestelle notwendiger Fahrbahnüberquerung Bordsteinabsenkung (auf max. 3 cm).

### 3.2.5 Im gesamten Haltestellenbereich inkl. Zuwegung

- Kopffreiraumhöhe von mind. 2,25 m,
- Neigungen in Längsrichtung max. 4%, Querrichtung max. 2%.



Abb. xy: niederflurerechter Profil-Bordstein (aus [www.nullbarriere.de](http://www.nullbarriere.de))

**Obige Liste ist Idealvorstellung. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen sind abweichende Lösungen erforderlich (vgl. z.B. Vorschläge im Hessischen Leitfaden)**

### 3.2.6 Ausbauprogramm Haltestellen

***Abstimmungsbedarf mit den Straßenbaulastträgern!***

***Bislang unklar, da die Bestandserhebung noch nicht abgeschlossen ist; Ziel muss korrespondierende Entwicklung zum Niederflur-Buseinsatz sein; Prioritäten: In Städten/Zentralorten möglichst schnell wenigstens hochfrequentierte Haltestellen und solche an Einrichtungen für Senioren und Menschen mit Behinderungen, sonst zunächst bei Hauptlinien ausgewählte Haltestellen in Orten > 500 Ew.***

***Zu klären ist auch die Frage, inwieweit der Kreis sich selbst finanziell am Ausbauprogramm beteiligt.***

## 3.3 Fahrgastinformation

Grundsätzlich sind Fahrgastinformationen einschließlich der Möglichkeiten, Auskünfte einzuholen, gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Somit ist es wichtig, die Informationen sowohl optisch als auch akustisch wahrnehmbar zur Verfügung zu stellen sowie beide Wege für Anfragen anzubieten (mithin über Druckerzeugnisse, elektronische Medien, e-mail/SMS und Telefon sowie in Fahrzeugen und an Haltestellen Anzeigen/Aushänge und automatische/personelle Ansagen). Im einzelnen sind zukünftig folgende Kriterien zu beachten, wobei die Bereitstellung von Echtzeitinformationen sowie die

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

Aufstellung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen vom Umsetzungsfortschritt des entsprechenden landesweiten Projekts zur Anschlusssicherung abhängig ist (soll gemäß bisheriger Planung bis einschließlich 2016 zum Abschluss gebracht werden):

- in den Fahrzeugen optisch und akustisch; Einzelheiten siehe Fahrzeuganforderungen,
- an Haltestellen: Eigenschaften der Aushänge (Aushanghöhe, Schriftgrößen, Kontraste usw.) siehe 3.2.3, ergänzend Ansage durch fahrzeuggebundene Lautsprecheinrichtung (siehe Fahrzeuganforderungen / Fahrzeugäußeres),
- Dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an zentralen Haltestellen (zumindest ZOBe/Haltestellen „Bahnhof“ in Rendsburg und Eckernförde) mit
  - Anzeige der nächsten abfahrenden Busse mit Liniennummer, Fahrtziel, eingesetztem Fahrzeug (Nieder- oder Hochflur) und verbleibender Echt-Wartezeit (bis 15 min) bzw. fahrplanmäßiger Abfahrtszeit,
  - Ansage des Anzeigeninhalts auf Knopfdruck (Eigenschaften der Taster wie bei Türöffnungstaster am Bus),
  - Zeichen- und Buchstabenhöhe<sup>3</sup> nach DIN-Norm 32975,
  - Blendfreiheit, d.h. entspiegelte (Glas)abdeckungen mit senkrechter bzw. nach vorne geneigter Positionierung (ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte),
  - Optisch kontrastreich (unter Beachtung der Leuchtdicht und Farbkombination, v.a.: kein Rot bzw. Rot-Grün-Kombination; gut: Gelb auf Schwarz),
  - Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenfreie Schrift mit Unterlängen),
  - Flüssigkristall ist gegenüber Leuchtdioden zu bevorzugen,
  - Vermeidung von Laufschriften,
  - Ausreichend bemessene Anzeigedauer bei Wechselanzeigen (mind. 5 Sekunden je 30 Zeichen).
- Sowohl in Print- als auch in elektronischen Medien sind anzuzeigen/vorzuhalten:
  - Informationen über den verlässlichen Einsatz von Niederflurbussen (Kennzeichnung in Fahrplantabellen, -aushängen und -anzeigen durch Symbol),
  - Informationen über barrierefreie Haltestellen (in Fahrplanauskunftsmedien, separate Informationsfaltblätter),
  - Rufnummern und Verhaltenshinweise für Notfälle, insbesondere Ausfall eines Busses oder es kommt Hochflur- anstelle des planmäßigen Niederflurfahrzeugs,
- Bei Informationen über mobile Endgeräte/Informationen auf Homepages
  - entsprechende Normen (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung 2.0; WCAG 2.0) beachten,
  - Implementierung von Echtzeitauskünften mit Angabe des eingesetzten Fahrzeugtyps (Hochflur-/Niederflur).
- Bei Printmedien wie Fahrplanbüchern, Tarifinformationen, Informationsfaltblättern ist analog zu den Fahrplanaushängen (siehe Haltestellenanforderungen, Pkt. 3) auf Größe, Kontrastreichtum und Deutlichkeit des Schriftbildes zu achten<sup>3</sup> (vgl. DIN-Norm 32975).

<sup>3</sup> Lesbarkeit hängt vom Leseabstand und Lesewinkel ab; empfohlen werden (nach DIN 32975) beispielhaft bei geradem Lesewinkel mindestens: bei 25 cm Leseabstand (z.B. Fahrplanbuch, Info-Broschüre) 4 mm, bei 30 cm (Fahrplanaushang) 5 mm, bei 1 m 18 mm, bei 2 m 35 mm, bei 5 m (Fahrzeug-Seitenanzeige; Über-Kopf-DFI) 90 mm und bei 10 m (Fahrzeug-Frontanzeige) 17 cm (Quelle: www.nullbarriere.de)

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

- Im Umfeld von Eiderheim und Erlenhof Haltestellen mit einfach zu begreifenden Piktogrammen zum Namen versehen (Abstimmung mit LVKM, Herr Krasa zu empfehlen).

### **3.4 Serviceleistungen**

Im Bereich spezieller Serviceleistungen im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit ist dem Bereich der Schulung bzw. Übung besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da hiermit Probleme beim Gebrauch bzw. der Nutzung der barrierefrei gestalteten Einrichtungen (Fahrzeuge und Haltestellen) minimiert werden können. Adressaten sollen sowohl das Fahrpersonal als auch die betroffenen Fahrgäste sein:

#### **3.4.1 Fahrerschulung**

Die Unternehmen sind gehalten, im Rahmen der Fahrerschulung die Probleme von mobilitätseingeschränkten oder anderweitig behinderten Menschen zu verdeutlichen und auf entsprechende Berücksichtigung beim Verhalten des Fahrpersonals hinzuwirken. Von großem Nutzen sind hierbei gemäß den Erfahrungen des BSK mit Unternehmen des SPNV entsprechende Schulungsveranstaltungen unter Beteiligung von Menschen mit Behinderungen. Die Verkehrsunternehmen haben diese Anregung positiv aufgenommen und zugesagt, entsprechende Schulungsmaßnahmen durchzuführen. Terminfragen sollten hier sinnvollerweise bilateral zwischen einzelnen Unternehmen und Behindertenvertretern abgesprochen werden.

#### **3.4.2 Unterstützung für betroffene Fahrgäste**

Weiter wurden in der Landeshauptstadt Kiel mit an die Adresse der betroffenen Fahrgäste gerichteten Übungsveranstaltungen sowie ergänzenden Ratgeber-Faltblättern, mit denen das richtige, Gefährdungen vermeidende Verhalten bei der Busfahrt unterstützt wird, gute Erfahrungen gemacht. Die Kieler Verkehrsgesellschaft praktiziert dies seit Jahren mit Erfolg, wobei nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch namentlich Seniorinnen und Senioren angesprochen werden. Analoge Maßnahmen sollen auch für das Kreisgebiet vorgesehen werden; die Bereitschaft der Unternehmen hierzu ist vorhanden.

Für beide Maßnahmenfelder ist auch eine gemeinsame Maßnahmendurchführung mehrerer Unternehmen ggf. von Vorteil und sollte daher in die Überlegungen bei diesen einbezogen werden.

Der Kreis wird im Zuge der kontinuierlichen Abarbeitung dieses Planes einen Nachweis über die Durchführung solcher Veranstaltungen bzw. Maßnahmen regelmäßig abfragen.

## **4 Besondere Angebotsformen**

In dünn besiedelten Räumen abseits der verdichteten Bereiche und der Hauptachsen ist das Linienverkehrsangebot aus wirtschaftlichen Gründen weitgehend auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet und wird dies auch in den nächsten Jahren bleiben (gemäß RNVP). Für Menschen mit Behinderungen stehen Mobilitätsalternativen wie Bildung von Fahrgemeinschaften, B&R oder Nutzung längerer Fußwege zu besser bedienten Haltestellen nicht zur Verfügung. Aus diesem Grunde sind im Interesse der Ermöglichung von Teilhabe über eine barrierefreie Gestaltung des Linienverkehrs hinausgehende Angebote in die Überlegungen einzubeziehen. Aufgrund möglicher Konkurrenzierung des Linienverkehrs wäre hier in jedem Fall eine Abstimmung mit den Linienkonzessionären wichtig.

**Es ist aufgrund der Rückwirkungen auf die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Linienverkehr eine Grundsatzentscheidung über die weitere Konzeption und Entwicklung solcher Angebotsformen erforderlich.**

## **Maßnahmeplan Barrierefreiheit im ÖPNV – Entwurf – Stand 28.10.2013**

### **4.1 Vergünstigte Taxinutzung**

Analog zu vorhandenen Modellen z.B. in der Landeshauptstadt Kiel und im Amt Wilstermarsch im Kreis Steinburg zur preislich rabattierten Taxinutzung durch bestimmte Personengruppen könnte ein solches Modell für Menschen mit Behinderungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde eingeführt werden. In diesen Modellen wird vom Grundsatz her den Bezugsberechtigten seitens der kommunalen Verwaltung ein Kontingent an Wertgutscheinen für die Taxinutzung zur Verfügung gestellt, mit denen der Nutzer die in Anspruch genommene(n) Taxifahrt(en) „bezahlt“. Der dem Taxiunternehmen entstehende (monetäre) Einnahmeanspruch aus den Gutscheinen wird zumindest zum Teil von der Verwaltung übernommen. Für die Einführung eines solchen Angebotes im Kreis Rendsburg-Eckernförde wären verschiedene Fragen zu klären:

- Kreis der Bezugsberechtigten,
- Kontingent je Bezugsberechtigtem,
- Eigenbeteiligung des Beziehers,
- räumliche Geltung,
- Vertriebsweg,
- Abrechnungswesen,
- Abstimmung mit den Taxiunternehmen, besonders hinsichtlich des Fuhrparks (rollstuhlgerechte Fahrzeuge; vgl. Kap. 3.1.2/„Taxen“),
- Ermittlung des Finanzbedarfs und Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel.

### **4.2 Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Außenstehende**

Verschiedene Träger sozialer Dienste oder Einrichtungen führen in eigenen Fahrzeugen spezielle Fahrten für Menschen mit Behinderungen durch. Analog zum Modell der Bildung von Fahrgemeinschaften wie z.B. beim PendlerPortal ist die Möglichkeit der Öffnung solcher Fahrten für die Beförderung Dritter zu prüfen. Grundsätzlich ist dabei zu bedenken, dass – im Vergleich zu PendlerPortal u.ä. – eine ganz erheblich geringere Fahrtenanzahl angeboten werden kann; zusätzlich ist Zugang zum Internet für potenzielle Nutzer Voraussetzung. Zu klären wären:

- Betreiber des erforderlichen Internetportals,
- Bereitschaft der Sozialdienste, vorhandene Fahrten zu öffnen und entsprechend anzubieten,
- Möglichkeit zusätzlicher (nur für interessierte Dritte, sonst nicht durchgeführter) Fahrten,
- Fahrtentgelt und Abrechnung,
- Projektfinanzierung.

## Maßnahmenplan Barrierefreiheit (tabellarische Übersicht)

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
<b>Allgemein:</b>				
Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung	permanente Aufgabe	Abhängig von Betrachtungsgegenstand		
<b>Fahrzeuge und Fahrtenangebot:</b>				
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge	permanent	VU		
Quote für Niederflurbusse; Zielwert 80% bis Ende 2017	31.12.2017	VU	Je Bus rd. 20.000 € Mehrkosten gegenüber Hochflurmodell	
Verlässlichkeit des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge	permanente Aufgabe		Kosten für Ersatzangebot bei Hochflur- statt Niederflurbus	
Auf den Hauptverbindungen täglich 1-2 Fahrtenpaare einrichten, die die Durchführung von Erledigungen in den nächsten Zentralorten ermöglichen (=erste Stufe)	Ab Fahrplanwechsel 12/2014	VU		
Über die erste Stufe hinausgehende Maßnahmen definieren / Beschreibung eines Entwicklungsplanes für das barrierefreie Fahrtenangebot bis 2017 (Bestandteil des Maßnahmeplanes)	31.12.2013	VU		
Umsetzung des vorgenannten Entwicklungsplanes (Sukzessiver Ausbau des barrierefreien Angebotes)	permanent			
Entscheidung über Projekt „vergünstigte Taxibeförderung“ für Menschen mit Behinderung	31.12.2013			
Entscheidung über Projekt „Öffnung von Behindertenfahrdiensten für Dritte“	31.12.2013			
Bei positiver Entscheidung über vorgenannte Projekte: Projektentwicklung (Bestandteil des Maßnahmeplanes) und –umsetzung		Taxiunternehmen; Träger der Behindertenfahrdienste; Internetplattformbetreiber	Abhängig von Ausgestaltung des / der Projekts/e	

Inhalt	Zeitliche Vorgabe	Beteiligte Dritte	Kosten	Finanzierbarkeit
<b>Haltestellen und Verknüpfungspunkte:</b>				
Darstellung der barrierefreien Verknüpfungspunkte	bis 31.12.2013			
Barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungspunkte (incl. dynamischer Fahrgastinfo.)	bis TT.MM.JJJJ	Jeweilige Straßenbaulastträger; Land	Abhängig von Verknüpfungsanlage; 5- bis z.T. 6-stell. €-Beträge	
Weiterführung der Bestandserhebung Haltestellen	bis TT.MM.JJJJ	Jeweilige Straßenbaulastträger; Land		
Aufbau Haltestellenkataster	bis TT.MM.JJJJ			
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Haltestellen	permanent	Jeweilige Straßenbaulastträger		
Entwicklung eines Haltestellenausbauprogramms (auf der Grundlage der Bestandserhebung und abgestimmt auf die Weiterentwicklung des Fahrzeugeinsatzes; Bestandteil des Maßnahmenplanes)		Jeweilige Straßenbaulastträger		
Entscheidung über Kreisfinanzierung Ausbauprogramm Haltestellen	Bis 31.12.2013			
Umsetzung des Ausbauprogramms	Bis 31.12.2017	Jeweilige Straßenbaulastträger	Je Richtungs-Haltestelle (bei Komplettausbau) rd. 30.000 €	
<b>Fahrgastinformation und Serviceleistungen:</b>				
Verbesserung der Fahrgastinformation im Sinne der Barrierefreiheit: Kennzeichnung von NF-Bussen in Fahrplanauskünften, Rufnummernangabe zu Verhaltensweisen in Notfällen; Info zu barrierefreien Haltestellen	Spätestens Fahrplanwechsel 12/2014	VU		
Beachtung der Anforderungen an barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation	permanent	VU		
Fahrerschulungen; Unterstützung von Menschen mit Behinderung (Schulungen, Infos in Print und Web – vgl. beiliegendes KVG - Faltblatt)	permanente Aufgabe	VU, Behinderten-Vertreter		



kieler  
wege

## BARRIEREFREI MIT DEM BUS DURCH KIEL

*Die besten ÖPNV-Tipps für Seniorinnen  
und Senioren und für mobilitätseinge-  
schränkte Menschen*



## SEHR GEEHRTE FAHRGÄSTE!

Unsere Gesellschaft wird immer älter und dieser demografische Wandel stellt auch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor neue Aufgaben und Herausforderungen. Für die Mobilität von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spielen öffentliche Verkehrsmittel eine wichtige Rolle, deren Bedeutung in Zukunft weiter zunehmen wird. Für diese beiden Zielgruppen haben die Landeshauptstadt Kiel und die Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) Tipps für die Fahrt mit den Bussen in Kiel zusammengestellt.

Landes-  
hauptstadt Kiel



**KVG**  
fahr ich gern!

## SERVICE FÜR IN DER MOBILITÄT EINGESCHRÄNKTE MENSCHEN

Die KVG versteht sich als die Mobilitätsdienstleisterin für alle Bürgerinnen und Bürger und die Gäste der Landeshauptstadt Kiel. Menschen mit Behinderung, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen erhalten Unterstützung, wenn sie den Bus benutzen. Davon ausgehend wird seit vielen Jahren das barrierefreie öffentliche Verkehrsangebot kontinuierlich



ausgebaut. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind zu 100 Prozent mit der bewährten Niederflertechnik zum Absenken ausgerüstet. Das heißt, sowohl beim Ein- und Aussteigen als auch im Bereich vieler Sitzplätze im Bus sind keine Stufen mehr vorhanden. Alle Fahrzeuge der KVG verfügen außerdem an der zweiten Tür über eine Klapprampe (ab August 2013) die besonders für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer mehr Komfort bietet. Die Betätigung der Rampe erfolgt auf eigene Gefahr.

Im Bedienungsgebiet der KVG sind heute über 30 Prozent der Haltestellen barrierefrei als Niederflerhaltestellen mit höherem Bordstein und Blindenleitstreifen ausgebaut.

Nähere Informationen sind im Fahrplanbuch sowie im Internet unter [www.kvg-kiel.de/Fahrplan/Linienwege](http://www.kvg-kiel.de/Fahrplan/Linienwege) zu finden.

## RICHTIG EINSTEIGEN

Bei allen KVG-Bussen sind immer die erste und die zweite Tür stufenlos gebaut. Ist aufgrund einer zu geringen Bordsteinhöhe ein gefahrloser Einstieg immer noch nicht möglich, sollte das Fahrpersonal durch die geöffnete Tür angesprochen und darum gebeten werden, den Bus abzusenken. Bei stark



frequentierten Haltestellen wird der Bus in der Regel immer abgesenkt.

Seit März 2013 gilt in Kiel bitte „vorne einsteigen!“ und beim Fahrpersonal eine gültige Fahrkarte vorzeigen. Dieses gilt für alle Fahrgäste mit folgenden Ausnahmen:

Fahrgäste im Rollstuhl oder mit Gehhilfe(n), Kinderwagen oder sperrigem Gepäck können selbstverständlich weiterhin an der zweiten Tür einsteigen, damit sie dort an der geeigneten Stelle ihren Rollator etc. abstellen können. Sie brauchen auch nicht nachträglich nach vorne zu gehen, um die Fahrkarte vorzuzeigen.

Blinde Fahrgäste, die einen Blindenstock mit sich führen oder eine Armbinde haben, brauchen ebenfalls nicht beim Fahrpersonal ihre Fahrkarte vorzuzeigen und können hinten einsteigen.

## IM BUS

Zum Bezahlen nach Möglichkeit passendes Kleingeld bereithalten. Fahrkarten, die entwertet werden müssen, ebenfalls am besten schon parat halten. Beim Gehen durch den Bus unbedingt mit mindestens einer Hand festhalten und nach dem Einstieg möglichst schnell auf einem Sitz Platz nehmen. Andere Fahrgäste offensiv ansprechen, einen Platz bitte frei zu machen, sofern keiner in der Nähe frei sein sollte.



## SITZPLÄTZE FÜR MOBILITÄTS- EINGESCHRÄNKTE FAHRGÄSTE

Die KVG hat in ihren Bussen bis zu zehn Plätze mit dem „Piktogramm mobilitätseingeschränkte Person“ ausgewiesen. In alten Fahrzeugen war früher stets ein Platz hinter dem Busfahrer reserviert. Seit einiger Zeit haben die Bushersteller dieses in Anlehnung an die entsprechende EU-Verordnung jedoch geändert. Einer der ersten Vierersitze (rechts oder links hinter Fahrerin oder Fahrer) ist beispielsweise für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bestimmt und entsprechend mit einer zusätzlichen Haltestellen-Taste ausgezeichnet. Doch Achtung: ein Anspruch auf einen solchen Platz besteht nur, wenn kein anderer freier Platz mehr zur Verfügung steht. In solchen Fällen bitte den auf dem Platz sitzenden Fahrgast ansprechen und auf die eigene Behinderung (mündlich oder durch Zeigen des Schwerbehindertenausweises) verweisen. Sollte das Vorzeigen des Ausweises nicht ausreichen, wird auf Wunsch das Fahrpersonal gerne behilflich sein.

## TIPPS FÜR MENSCHEN, DIE ROLLSTÜHLE ODER GEHHILFEN BENUTZEN ODER MIT EINEM KINDERWAGEN UNTERWEGS SIND

Wenn Sie auf ein ankommendes Fahrzeug warten, stellen Sie sich bitte gut sichtbar im vorderen Bereich der Haltestelle hin, damit das Fahrpersonal Sie bemerkt. Aus Gründen der Sicherheit können in der Regel im Bus nur so viele Rollstühle oder Kinderwagen befördert werden, bis die dafür vorgesehen Freiflächen belegt sind. Wenn die Klapprampe benötigt wird, sprechen Sie auch die umstehenden Passanten und Fahrgäste an und bitten um Hilfe. Das Fahrpersonal hilft, sofern es möglich ist.



## ROLLSTÜHLE SICHERN

Es ist wichtig, während der Fahrt den Rollstuhl an dem entsprechend gekennzeichneten Platz zu sichern. Dazu bitte den Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung an die letzte Sitzbank stellen und die Feststellbremsen anziehen. So stehen Sie sicher und haben Halt, wenn der Bus abbremst. Vermeiden Sie unbedingt, Tragetaschen oder ähnliches an die Handgriffe des Rollstuhles zu hängen.

## ROLLATOREN

Immer mehr Menschen benutzen einen Rollator, den man selbstverständlich mit in den Bus nehmen kann. Auch hier gilt es, diesen unbedingt zu sichern. Bitte nicht auf die Gehhilfen setzen. Dieses kann gefährlich sein. Bremsst der Bus plötzlich ab, kann der Gehwagen mit dem Fahrgast umkippen.



## AUSSTIEGSWUNSCH ANZEIGEN

Im Bereich des Rollstuhlstandplatzes befindet sich eine spezielle Drucktaste mit dem „Rollstuhl – Piktogramm“. Damit können Sie dem Fahrpersonal anzeigen, dass der Bus zum Aussteigen abgesenkt werden soll. Gehbehinderte oder blinde Fahrgäste, die im vorderen Teil des Busses sitzen, können den Fahrer direkt ansprechen.

## ELEKTRONISCHE HALTESTELLENANZEIGEN UND -DURCHSAGEN

Alle Busse der KVG verfügen über elektronische Haltestellenanzeigen oder Bildschirme, die an der Decke befestigt sind und immer anzeigen, an welcher Haltestelle man sich befindet und welche Haltestellen als Nächste folgen. Sehbehinderte und blinde Fahrgäste profitieren von den elektronischen Durchsagen.



Bei weiteren Fragen oder Hinweisen können Sie gerne beim Infotelefon unter 2203 2203 anrufen oder im Internet die barrierefreie Homepage [www.kvg-kiel.de](http://www.kvg-kiel.de) aufrufen.

Servicezentrale im „Umsteiger“ am Kieler Hauptbahnhof:

Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 6.30 – 19.00 Uhr,  
Sa. 8.45 – 16.00 Uhr

### **Herausgeber:**

Eigenbetrieb Beteiligungen der LH Kiel

Holstenstr. 106-108

24103 Kiel

[www.kiel.de/nahverkehr](http://www.kiel.de/nahverkehr)

Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG)

Werftstraße 233-243

24143 Kiel

Fotos: F. Peter, A. Kobarg

Auflage: 2.500 / 2013